



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ

„Вестник Воздушного Флота“

Орган Управления Военных Воздушных Сил РККА

Выходит ежемесячно под редакцией редакционной коллегии в составе председателя **Я. И. Алксниса** и членов: **П. С. Дубенского, А. Г. Евстафьева, А. Н. Лапчинского, С. А. Меженинова, И. У. Павлова, И. И. Петрожицкого, Н. М. Тулупова, С. Г. Хорькова и В. В. Хрипина.**

В ЖУРНАЛЕ ПРИНИМАЮТ УЧАСТИЕ:

Я. И. Алкснис, Е. В. Агокас, А. С. Алгазин, Ф. Арженухин, П. И. Баранов, Э. Г. Биддер, А. И. Верхвский, Н. И. Веселов, В. М. Вишнев, М. А. Владимиров, А. Геронимус, Н. М. Добротворский, П. С. Дубенский, П. И. Егоров, Ф. Ингаунис, К. Ф. Капустян, А. Т. Кожевников, Ф. Колосов, П. М. Крейсон, А. Н. Лапчинский, Н. М. Лебедев, С. А. Меженинов, А. Мельников, И. У. Павлов, Н. В. Пневский, В. Ю. Полляк, В. С. Рутковский, М. М. Сергеев, А. Е. Снесарев, А. П. Смолин, И. Спирин, А. Травиничев, Н. М. Тулупов, Д. Фандерфлит, П. П. Хандожко, С. Г. Хорьков, В. В. Хрипин, Н. И. Шабашев, М. Н. Шалимо, А. В. Шиуков и др.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА на 1928 год

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ Издательством „Военный Вестник“, Москва 19, Манежная, 7, а также отделениями и представительствами Издательства „Военный Вестник“

Ленинград — Пр. 25 Октября, 20.
Смоленск — Б. Советская, 10.
Киев — Ул. Воровского, 25, маг. 35.
Харьков — Свердловская, 18.
Ростов н/Д. — Ул. Ф. Энгельса, 102.
Ташкент — Джизакская, 13.
Самара — Советская, 111.
Н.-Новгород — Ул. Свердлова, 10.
Одесса — Ул. Ленина, 11.
Саратов — Ул. Республики, 15.

Казань — Чернышевская, 15/23.
Воронеж — Советская, 3.
Ярославль — Линия Социализма, 8.
Симферополь — Почтовый пер., 2.
Тифлис — Татъянинская, 13, кв. 5.
Калуга — Пр. Достоевского, 4.
Орел — Ив.-Вознесенск. Пехшкола.
Таганрог — Ленинская, 21.
Новочеркасск — Московская, 2.
Полтава — Октябрьская, 14.

УСЛОВИЯ ПОДПИСКИ:

На год 6 р. — к.
На $\frac{1}{2}$ года 3 „ 50 „
На $\frac{1}{4}$ года 1 „ 80 „
В розницу — „ 70 „

За границу:

На год 6 долларов
На 6 месяцев 3,5 „

Адрес Издательства „Военный Вестник“ и Редакции журнала „Вестник Воздушного Флота“
Москва, 19, Манежная, 7; тел. 1-67-49 и 57-70.



ПЕРВЫЙ ЗАМНАРКОМВОЕННОМОР И ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РВС СССР
И. С. УНШАХТ.



НАРКОМВОЕННОМОР И ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РЕВОЛЮЦИОННОГО ВОЕННОГО СОВЕТА СССР
К. Е. ВОРОШИЛОВ



ВТОРОЙ ЗАМНАРКОМВОЕННОМОР, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РВС СССР
С. С. КАМЕНЕВ



НАЧАЛЬНИК ПУР-РКА, ЧЛЕН РВС СССР
А. С. БУБНОВ



НАЧАЛЬНИК ШТАБА РКА, ЧЛЕН РВС СССР
М. Н. ТУХАЧЕВСКИЙ



НАЧАЛЬНИК ВОЗДУШНЫХ СИЛ РКА, ЧЛЕН РВС СССР
П. И. БАРАНОВ



НАЧАЛЬНИК МОРОЖНЫХ СИЛ РКА, ЧЛЕН РВС СССР
Р. А. МУХАЧЕВН



НАРКОМ РКА, ЧЛЕН РВС СССР
Г. К. ОРДЖОНИКИДЗЕ



ИНСПЕКТОР КАВАЛЕРИИ РКА, ЧЛЕН РВС СССР
С. М. БУДЕННЫЙ



ЧЛЕН РВС СССР, ЧЛЕН ПРЕЗИДИУМА ВСНХ
А. М. ПОСТНИКОВ



КОМАНДУЮЩИЙ РВС, ЧЛЕН РВС СССР
А. Н. ЕГОРОВ

РЕВОЛЮЦИОННЫЙ ВОЕННЫЙ СОВЕТ СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК.

ВЕСТНИК ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

ПОД РЕДАКЦИЕЙ:

Я. И. АЛКСНИСА, П. С. ДУБЕНСКОГО, А. Г. ЕВСТАФЬЕВА, А. Н. ЛАПЧИНСКОГО,
С. А. МЕЖЕНИНОВА, И. У. ПАВЛОВА, И. И. ПЕТРОЖИЦКОГО, Н. М. ТУЛУПОВА,
С. Г. ХОРЬКОВА и В. В. ХРИПИНА

№ 2

ФЕВРАЛЬ

1928

ДЕСЯТЬ ЛЕТ КРАСНОЙ АРМИИ

П. БАРАНОВ

В десятилетнюю годовщину Красной армии справедливо отметить успехи строительства Красного воздушного флота. Эти успехи значительны во всех областях — в авиационной промышленности, в научно-исследовательской и конструкторской работе, в выучке летного и технического состава, в организации технической службы, в работе школ и т. д.

Рост воздушного флота и успехи строительства выдвигают новые задачи. По мере развития воздушного флота эти задачи усложняются и было бы трудно исчерпывающе остановиться на всех этих задачах. Только некоторые из них мы считаем необходимым выдвинуть в качестве очередных.

В летной работе воздушного флота мы имеем несомненные значительные успехи. Количество налетанных часов в прошлом 1926/27 году увеличилось почти в пять раз по сравнению с налетом 1923/24 года. В такой же прогрессии увеличилось и количество совершенных полетов.

На ряду с увеличением числа часов и полетов, мы имеем значительное понижение аварийности. Количество часов, приходящихся на одну аварию, для истекшего 1926/27 г. увеличилось в 3 раза по сравнению с 1923/24 годом. То же соотношение, примерно, и в отношении количества совершенных полетов. Как правило, увеличился налет на каждого летчика. Все это свидетельствует о значительном улучшении летной квалификации личного состава воздушного флота и значительной улучшившейся постановке технической службы.

Однако, некоторые обстоятельства сигнализируют о наших слабых местах, на которые необходимо обратить самое серьезное внимание. Количество налетанных часов на один самолет у нас из года в год росло, но прошлый год дал снижение налета на самолет примерно на 5%. Это обстоятельство заслуживает самого серьезного внимания со стороны всех строевых работников воздушного флота. Уменьшение налета на отдельный самолет свидетельствует о недостаточном использовании материальной части, о понижении технической службы и неизбежно удорожает учебную работу воздушного флота.

Опытные ночные полеты обычны в данное время для всех частей воздушного флота. Не следует игнорировать самых примитивных приспособлений для совершения ночных полетов. Тренировка и практика, приобретение навыков летным и техническим

составом являются очередной задачей, выполнение которой должно быть обеспечено заботами округов и непосредственных строевых начальников.

Летная работа с каждым годом все больше усложняется. Аэродромные полеты сейчас имеют место только в качестве летной тренировки. Перелеты на значительные расстояния отдельных самолетов и целых строевых частей, выполнение разведки и т. д. — все это вошло в практику наших частей. Однако, сплошь и рядом наблюдается уклон к облегчению этой работы. Например, разведывательные полеты производятся на недостаточной высоте, может быть очень удобной для наблюдения, но недостаточной в боевых условиях. Практика бомбометания точно также связана с работой на высотах, наиболее удобных для выполнения задачи и очень сомнительных в качестве боевой. У частей, работающих по взаимодействию непосредственно на поле боя совместно с сухопутными частями, все еще нет достаточной любви и смелости предельно приблизиться к земле. Наша очередная задача заключается в том, чтобы всю практику учебно-летной работы в максимальной мере приблизить к боевым высотам. Предельная высота как низкая, так и высокая должна быть достигнута в учебной работе нынешнего года.

Зимняя работа строевых частей в нынешнем году идет по пути изживания недостатков, свойственных в прошлом. По ряду данных можно думать, что части уже оторвались от взгляда, что зимний период не является летным, а, главным образом, периодом классных занятий. Зимний налет нынешнего года, повидимому, будет значительно выше зимнего налета прошлого года. В этой части мы должны работу проводить с наибольшей настойчивостью. Каждому из нас должно быть ясно, что в условиях нашего театра зимняя работа явится не исключением, а правилом. Вместе с тем зимняя работа связана с рядом специфических трудностей и в самом полете и в подготовке его. Эти трудности должны быть изучены и необходимые навыки должны быть приобретены еще в мирное время.

Динамика аварийности за истекшие четыре года несомненно свидетельствует о значительном повышении летных и технических качеств личного состава. Но анализ причин аварий свидетельствует о весьма еще значительных недочетах в этой области. Наша конечная задача — абсолютное изжитие аварийности.

Мы должны поставить своей целью устранить аварии вследствие недостаточного технического обслуживания, нарушения существующих правил и ошибок летного состава.

С улучшением качества самолетов и моторов мы в последнее время имели значительное понижение аварий вследствие неисправности самолета или мотора. В истекшем 1926/27 г. число аварий по неисправности самолета уменьшилось больше, чем в 3 раза.

Количество аварий вследствие неисполнения инструкций уменьшилось в нынешнем году на 50%. Аналогичная картина наблюдается и в отношении аварий вследствие организационных недочетов в самой части. По сравнению с прошлым годом мы имеем значительное уменьшение. Нужно добиться решительного сдвига в этой части, и аварии, являющиеся результатом недосмотра технического состава, неисполнения инструкций, нарушения правил аэродромной службы, должны быть решительно изжиты.

Наконец, необходимо поставить очередной задачей уточнение роли командира звена. Ряд фактов свидетельствует о значительных недостатках в этой области. При совершении перелетов, командир звена не является таковым ни в воздухе ни на земле. Если, положим, часть вынуждена к посадке, например метеорологическими условиями, командир звена теряет сплошь и рядом всякое управление своим звеном в воздухе и посадка производится не под его руководством. В полете наибольшее значение нужно придавать именно командиру звена, как руководителю тактической единицы в воздухе. Самолеты звена вместе со своим командиром должны, что называется, идти в огонь и в воду.

Артиллерийская подготовка частей воздушного флота за истекшие годы достигла значительных успехов. В стрелковом деле мы имеем ряд усовершенствований, позволяющих с большим успехом пользоваться пулеметами, усовершенствовались прицельные приборы, синхронная передача, питание пулеметов и т. д. Все это связано с улучшением стрелковой подготовки летного состава. Мы должны помнить, что от летчика требуется не только умение пилотировать машину, но также и прекрасно владеть оружием. Наша задача — добиться абсолютного совершенства в стрельбе на земле. Для развития стрелковых навыков надо пользоваться стрельбою в тирах из пулеметов, из винтовок, из револьверов. Необходимо организовать комнатные тир для стрельбы уменьшенными зарядами, дробинками и пр.

На ряду с развитием стрелковых навыков на земле, необходимо совершенствоваться и в воздушной стрельбе. Прицеливание из самолетов в воздухе, даже без производства стрельбы, необходимо включить в практику для развития навыков нахождения противника и нацеливания на него. Стрельба по земным целям, по змеям, по шарам-пилотам, по мешкам должна явиться заботой всех строевых командиров. Стрелковая подготовка на ряду с летной будет действительным критерием для определения боевой подготовленности части.

Достижения в бомбометании должны быть закреплены. Пестрота результатов прошлого года должна быть изжита. Для развития навыков наведения самолета на цель необходимо практиковаться с зеркалом Никольского больше, чем до сих пор. Зеркалом Никольского необходимо пользоваться в повседневной

работе даже тренировочной, так как наведение на цель самолетов не требует специальных полетов. Всякий самолет, идущий с аэродрома и возвращающийся на аэродром, должен пройти через зеркало Никольского. В боевом бомбометании необходимо поставить целью усложнение этой работы. Предельная большая и малая высота, предельная максимальная нагрузка, — вот очередные задачи бомбометания.

Каждому из нас понятно, что воздушный флот является дорогим родом оружия. Для бюджета нашего государства расходы по содержанию и развитию воздушного флота составляют довольно значительную статью. Наша задача заключается в том, чтобы, не понижая боеспособности воздушного флота, не уменьшая темпа его развития, стремиться к максимальному удешевлению все нашей организации и всех эксплуатационных расходов. Основной вопрос в этой области — это поднятие интенсивности использования материальной части. Ремонт неисправных самолетов и моторов надлежит организовать таким образом, чтобы нахождение их в ремонте было бы минимальным. Кругооборот действующих и запасных самолетов организовать таким порядком, чтобы уложиться в установленные пределы, доведя число исправных самолетов до цифры, значительно превышающей количество действующих; в парках и строевых частях организовать переборку и ремонт моторов, устранить сваливание этого ремонта на заводы, так как это лишь удорожает стоимость ремонта и удлиняет сроки. Необходимо более внимательное и продуманное расходование технического аванса. Осуществить действительный контроль над расходом горючего, а для этого необходимо, чтобы и командиры парков и командиры строевых частей имели совершенно четкое представление о порядке хранения, получения и расходования горючего. Можно не сомневаться, что при известном нажиме в этой области мы могли бы добиться значительного сокращения расходов.

Наконец, необходимо изжить тот взгляд, что все наши недостатки являются результатом штатного состава наших частей. Мы имеем в данное время определенную слаженную организацию. В пределах этой организации мы должны и укладываться таким образом, чтобы всякого лишнего штатного человека исключить, ибо более компактная организация создает наибольшую подвижность. Некоторые из наших командиров полагают, что, например, охрана наилучшим образом может быть обеспечена при наличии очень большого числа постов. Этим и объясняются их постоянные требования об увеличении строевых команд. Наша задача должна заключаться не в увеличении, а в продуманной организации охраны, что может фактически создать большую гарантию безопасности даже при меньшем числе постов. Это только пример, который может относиться и ко всем другим областям.

Улучшение нашей работы, совершенствование летной, боевой и технической квалификации, удешевление эксплуатации, и упрощение нашей организации — вот те очередные задачи, над которыми мы должны работать на 11-м году существования рабоче-крестьянской Красной армии.

Красный воздушный флот, проделавший огромную работу, достигший значительных успехов в своем развитии, в боевой подготовке, справится и с этими новыми очередными задачами и вместе с рабоче-крестьянской Красной армией будет зорко защищать Советскую страну.

МИХАИЛ ВАСИЛЬЕВИЧ ФРУНЗЕ

Ф. НОВИЦКИЙ

Празднование 10-летия Красной армии неотделимо от воспоминаний о покойном М. В. Фрунзе.

Если в истории встречаются личности, которые своей деятельностью при жизни оставляют огромный и длительный след после своей смерти, то к таким именно людям относится и М. В. Фрунзе.

Если некоторые крупные исторические лица как бы наполняют собою целые века, если они и совершенные ими великие дела являются предметом удивления, восхищения и изучения, как метода и источника знаний в той или иной области, то опять-таки к таким именно историческим лицам относится и наш покойный вождь.

При этом надо признать, что значение той деятельности, которую развернул М. В. Фрунзе, не в пример другим великим людям, имеет тем большую важность, что его военная работа, которая главным образом и оставила глубокий след, является работой всемирно-исторического значения.

Рожденный революцией, составляя с ней одно неразрывное целое, М. В. Фрунзе велик именно тем, что его деяния связаны с осуществлением величайших социальных потрясений.

Его организационная работа по созданию Красной армии, этого меча пролетарской диктатуры, его полководческая деятельность являются прямым следствием величайшей в истории человечества революции и служат, наравне с другими моментами этого периода, этапами на пути строительства социализма.

Поэтому, в будущем, историк, изучая ту эпоху, к которой принадлежим мы, не сможет уклониться от детального исследования и оценки деятельности М. В. Фрунзе, как одного из наиболее важных и активных работников, осуществлявших великую миссию торжества труда над капиталом и раскрепощения всех угнетавшихся.

М. В. Фрунзе по своему прошлому не был военным.

Родом из Семиречья, он свое первоначальное образование получил в Верненской классической гимназии, которую окончил с золотой медалью.

Отличаясь живым, подвижным характером, любовью к путешествиям, спортсмен, отличный стрелок, лихой ездок — он, будучи еще гимназистом, исколесил вдоль и поперек весь Туркестан.

Штатская деятельность была ему не по душе, и он мечтал по окончании гимназии поступить на военную службу. Но в те времена, в начале девятисотых годов, все военное, особенно в Туркестане, было в пренебрежении, и, поддаваясь общему настроению, М. В. Фрунзе отправился в Новороссийский университет.

Из университета ему пришлось вскоре уйти, так как, принадлежа еще с гимназических времен к РСДП, он вскоре по прибытии в Одессу подвергся преследованию.

Через некоторое время ему удалось поступить в С.-Петербургский Политехнический институт на экономическое отделение, но окончить его ему не пришлось, ибо, будучи на 5 курсе, он, во время одного из своих выездов на партийную работу, был арестован в г. Шуя. Это было в 1907 году.

После этого начинается для М. В. Фрунзе 8-летняя полоса мученичества: смертные приговоры, попытки к самоубийству, каторжные тюрьмы Владимира, Николаева и Иркутского Централа. Затем — ссылка на поселение. Бегство и сопряженные с ним мытарства и, наконец, благодаря счастливому случаю, возвращение в 1916 г. в Россию под фамилией Михайлова. Конец мировой войны, в которой М. В. Фрунзе принял участие немедленно после возвращения из Сибири, он провел частью на службе в полевых учреждениях Земского Союза, частью вольноопределяющимся в артиллерии.

Февральская революция сразу выдвинула Михаила Васильевича на ответственную работу в Сев.-Зап. области, откуда он перешел в район Иваново-Вознесенска, где в свое время Михаил Васильевич вел большую революционную работу среди рабочих.

М. В. Фрунзе принадлежала идея выделения района Иваново-Вознесенска в особую губернию, и, добившись этого, он оказался в этой губернии сначала первым губернским военным комиссаром, а затем Председателем губернского исполнительного комитета.

С этой должности, в первых числах августа 1918 г., М. В. Фрунзе попал на должность окружного военного комиссара Ярославского военного округа, начав широкую военную работу, захватившую его всего и приведшую его, в конце-концов, в начале 1925 года на высший военный пост — главы всего военного ведомства и руководителя всей Красной армии.

Промежуточными служебными этапами за эти 7 лет были должности: Командующего 4-й армией, Командующего Южной группой армий Восточного фронта, Командующего Восточным фронтом, Командующего Туркестанским фронтом, Командующего Южным фронтом, Командующего войсками и Народного комиссара по военным делам Украины и Крыма и Заместителя Председателя РВС СССР.

Вот краткие биографические данные и краткая выдержка из послужного списка М. В. Фрунзе.

Описать, осветить и оценить всю многогранную, хотя и непродолжительную по времени, деятельность М. В. Фрунзе, конечно, ни в какой мере невыполнимо в журнальной статье. В этом случае нельзя даже остановиться на перечне и оценке хотя бы важнейших моментов деятельности покойного в области его военной и военно-политической работы. Такое описание еще ждет своего исследования и должно быть и, несомненно, будет в кратчайший срок выполнено кабинетом имени Михаила Васильевича при непосредственном содействии и участии всех тех, с коими покойному приходилось работать.

В данном случае мне хочется лишь в общих чертах коснуться оценки М. В. Фрунзе в трех главнейших разрезах: как военного организатора, как полководца и как человека вообще. Выполняя это, я руководствуюсь по преимуществу своими личными впечатлениями и переживаниями на основе двухлетней непрерывной изо дня в день работы с покойным.

Интерес и значение этих впечатлений, быть-может, заостряется тем, что, во-первых, они являются

отражением первых двух лет работы Михаила Васильевича как крупного военного деятеля, а, во-вторых, тем, что они совпадают с тем периодом жизни советской страны, когда из пепла, на развалинах старой военной России, создавалось нечто новое.

Строительство этого нового, не имевшего прецедентов в мировой истории, производилось в условиях неслыханных трудностей: нужно было перестраивать все государство, создавать на-ново его вооруженную силу на совершенно новых принципах и одновременно вести борьбу в условиях полного окружения, при почти полном отсутствии всякого материального снабжения и при полупараличном состоянии транспорта.

Работа М. В. Фрунзе, как военного организатора, началась с первого же дня прибытия его в Окружной Комиссариат по военным делам. Округ к тому времени имел от Высшего Военного Совета срочные задания по формированию целого ряда дивизий, согласно вновь выработанным штатам.

Работа эта, сложная сама по себе при всякой обстановке (достаточно вспомнить, что, например, 15 арм. корпус, разгромленный в августе 1914 г. в Восточной Пруссии, был, при наличии сравнительно мощных тогда возможностей, восстановлен лишь к февралю 1915 г.), осложнялась необходимостью параллельного создания органов местного военного управления для осуществления мобилизационных мероприятий. В руководстве такой работой требовались не только специальные знания, но и большой опыт. И то и другое, конечно, у Михаила Васильевича отсутствовало, но это не мешало ему сразу же явиться действительным руководителем этой работы. Он обладал удивительной способностью быстро разбираться в самых сложных и до той поры неведомых ему вопросах, отделять в них существенное от второстепенного и затем распределять работу между исполнителями сообразно со способностями каждого.

Вместе с тем он умел и подбирать людей, привлекая не только тех, таланты коих в той или иной области ему были известны раньше, но и совершенно новых лиц, как бы чутьем угадывая, кто на что способен.

Работая сам от зари до зари, но не насилуя к тому же других, он тем не менее добивался большой продуктивности от своих сотрудников, увлекавшихся его увлечением и работавших легко, чувствуя над собой твердое, умелое и систематическое руководство.

Не ограничиваясь письменными указаниями, вызовом соответствующих лиц в Окружной центр, или посылкой на места специалистов, Михаил Васильевич непрерывно лично сам раз'езжал по обширному округу и, проверяя на местах все до последних деталей, достигал того, что огромная машина окружного аппарата работала непрерывно, исправно и точно. Все задания как центра, так и фронтов выполнялись аккуратно.

Однако, как ни сложна и, несмотря на ее сложность, как ни продуктивна и бесперебойна была организаторская работа М. В. Фрунзе в тылу, все же еще более изумительной оказалась его организаторская работа на фронте, в бытность его на боевых командных ролях.

Дело в том, что, в условиях тогдашней обстановки, боевые фронты сплошь и рядом не могли ограничиваться теми пополнениями и подкреплениями, кои присылались из внутренних округов. Эта обста-

новка повелительно требовала создавать боевые части тут же, на месте, создавать их в кратчайшие сроки и немедленно бросать в бой. При этом такая работа производилась одновременно с ведением операций, в условиях весьма подвижного, подчас неустойчивого положения на фронте, а иногда даже и под выстрелами, как это, например, было в осажденном районе Оренбурга летом 1919 г. в период ликвидации первоначальных успехов Колчака.

Среди фронтовых формирований особенное значение приобретали партийные и рабочие формирования. Требовалось чрезвычайное умение для того, чтобы из совершенно сырого материала создавать строевые части, и нужно было обладать совершенно исключительными качествами, дабы превращать эти части немедленно после их формирования в стойкие боевые соединения, способные успешно выполнять любые боевые задания.

Благодаря именно таким формированиям удавалось, так сказать, цементировать менее прочные участки фронта, придавая им большую боевую упругость. Но самым разительным примером использования таких рабочих частей явилась оборона Оренбурга, очищенного в период Бугуруслано-Уфимской операции от полевых войск. Эти полки, являвшиеся в полном смысле слова детищем М. В. Фрунзе и сформированные из оренбургских рабочих, в самое трудное для фронта время, с честью выполнили все задания и удержали в наших руках Оренбург, имевший в то время колоссальное и оперативное и политическое значение.

Организаторская работа М. В. Фрунзе на боевых фронтах продолжалась в течение всей гражданской войны и дала ему колоссальный опыт, который он применил уже в мирное время, сначала в масштабе Украинского округа, а затем и в общесоюзном масштабе.

Коренные реформы и реорганизация Красной армии сверху донизу, произведенная в 1924 г. под непосредственным руководством М. В. Фрунзе и приведшая нашу армию к ее нынешней структуре с широким применением принципов территориальной системы, — общеизвестны.

Организационные мероприятия, положенные в основу строительства наших вооруженных сил, вытекающие из самого существа нашей государственности и строго согласованные с требованиями социалистического строительства, являются предметом тщательного изучения зарубежных государств, что одно уже указывает, как расценивают эти государства и, в частности, наши возможные противники всю важность, целесообразность и колоссальное значение организаторской деятельности М. В. Фрунзе.

Однако, как ни была важна, талантлива и грандиозна работа М. В. Фрунзе как военного организатора, все же она бледнеет в сравнении с его работой как полководца.

Если организаторская работа, хотя бы и в новом для Михаила Васильевича военном деле могла базироваться на опыте его организаторской работы в других областях, то полководческая, оперативная деятельность покойного, не имевшая под собой в прошлом решительно никакой почвы, целиком явилась результатом его природных способностей.

Любя военное дело, даже несколько увлекаясь им в молодости, М. В. Фрунзе всегда уделял довольно значительную долю своего досуга и внимания чтению военно-научных сочинений.

Ко времени моего с ним знакомства я мог убедиться, что во многих военных вопросах он теоретически достаточно осведомлен, но все же это ни в коей мере не давало никому из знавших его, да и ему самому, основания предполагать, что Михаил Васильевич не сегодня-завтра может стать полководцем.

Резко особняком в этом вопросе стоял лично я.

С первых же недель моей совместной работы с покойным Михаилом Васильевичем по командованию войсками Округа, я пришел к заключению, что настоящее призвание его не в тылу, а на фронте.

Поэтому, когда мы возбуждали ходатайство о переходе на более живую, боевую работу и когда сам Михаил Васильевич мечтал получить на фронте максимум „полчишко“, преимущественно конный, я протестовал. Мне казалось, что в нем сочетаются именно все те данные, которые, особенно в обстановке того времени, требуются от крупного оперативного работника нашей Красной армии.

Именно в нем, как нельзя более гармонично сочетались способности командира и авторитетного политического работника.

Эти данные, с одной стороны, создали безграничное доверие масс к политическому прошлому своего вождя, а, с другой стороны, вводили проведение всех боевых операций в то русло, ко-

торое диктовалось и оправдывалось ясным пониманием и правильным учетом политической обстановки.

Сам Михаил Васильевич не без колебаний согласился на принятие сразу должности Командующего армией, и эта роль первое время несколько смущала его. Но первые шаги по командованию 4-й армией, когда мы с ним прибыли в Уральск, убедили его самого в том, что все его сомнения были напрасны. Я помню такой случай. Приехав в Уральск, только что нами взятый, где были сосредоточены главные силы армии и в непосредственной близости от коего были расположены боевые позиции, М. В. Фрунзе должен был сразу же окунуться в свою роль Командующего. Дела, и притом самого разнообразного, было по горло, при чем среди всех обязанностей, конечно, доминировали распоряжения оперативного характера. Я сопровождал Михаила Васильевича всюду, но умышленно устранился от всякой работы,

желая дать понять ему, насколько он недооценивал своих сил и возможностей и насколько он способен без всякой помощи „спеца“ управляться с сложным делом командарма. Через несколько дней у меня на этот счет был специальный разговор с Михаилом Васильевичем и он признался мне, что никогда не думал, что обязанности командарма не столь уж мудрены. Однако, дело было не в этом. Роль командарма, конечно, была сложна, ответственна и требовала большого опыта, но в данном случае все шло гладко потому только, что Михаил Васильевич своими природными дарованиями восполнял все недочеты предварительной подготовки.

За время своей боевой оперативной деятельности, в масштабе армии и фронта, М. В. Фрунзе приходилось иметь дело с противниками самого разнообразного характера. Он воевал и против чисто регулярных армий Колчака и Врангеля, причем в составе войск первого была почти исключительно пехота, он руководил операциями и против иррегулярных казачьих армий, почти сплошь конных, наконец, его противниками бывали и партизаны чистой воды — в роде Махно и ферганских басмачей.

Каждый из этих противников применял совершенно своеобразные методы борьбы, которые нужно было понять и осознать, и для победы над каждым из этих

своеобразных противников нужно было противопоставлять и соответственно измененный свой образ действий.

Если принять во внимание, что в составе наших частей были войска, подготовлявшиеся по единому методу, и что зачастую бывали случаи, когда направляемые в бой части не имели почти никакой предварительной подготовки, то тем разительнее должны показаться результаты операций, руководимых М. В. Фрунзе, операций, в конечном счете являвшихся всегда победными.

При проведении всех операций обращает на себя внимание образцовая работа М. В. Фрунзе как полководца — во всех фазах боевых действий: при подготовке их, при непосредственном проведении боевых столкновений и при эксплуатации победы, или, как это иногда бывало, при парализовании временных успехов противника.



Михаил Васильевич Фрунзе.

При подготовке операций М. В. Фрунзе предусматривал все стороны дела, не брезгуя ничтожными, как казалось иногда со стороны, деталями.

В этой фазе его работы особенно обращает на себя внимание умение быстро разобраться, иногда в очень сложной обстановке, распознать важнейшее и сосредоточить на нем все свое внимание.

Начав подготовку операции по известному плану, М. В. Фрунзе старался обеспечить ее не только в материальном, но и в политико-моральном отношении, достигая в этом отношении подчас виртуозности. В конечном счете подготовка всякой операции путем сосредоточения максимальных средств в решающем направлении, путем постановки их в наиболее угрожающее для противника положение и путем обеспечения их от всяких неблагоприятных возможностей, приводила к тому, что даже неудача задуманного должна была локализоваться тактическим неуспехом, не грозя серьезными затруднениями и осложнениями в стратегическом отношении.

Классическим примером такой всесторонней и образцовой подготовки является хотя бы Бугурусланская операция 1919 г. против Колчака.

Здесь все заслуживает удивления — и умение наметить район, и смертельное для врага направление удара, и сосредоточение всего, что можно и по числу и по качеству, для осуществления этого удара, не останавливаясь даже перед совершенным оголением весьма важных самих по себе, но второстепенных для данной операции районов, как, например, увод всех полевых войск из района Оренбурга, и заботы по максимальному материальному снабжению ударной группы, и обеспечение весьма опасного тыла и сообщений ударной группы с ее базой при условии, что эти сообщения отходили от левого фланга войск, решавших операцию, и обеспечение флангов этой операции, и широко развернутое формирование партийных и рабочих частей, преимущественно для замены ими уведенных из данных районов полевых войск, и, наконец, политико-моральное обеспечение операции в целях вселения уверенности у всех от передовых рядовых бойцов до работников глубокого тыла в конечном и несомненном успехе.

Не менее яркая картина рисуется при рассмотрении и оценке работы М. В. Фрунзе в отношении проведения раз задуманной и тщательно подготовленной операции. В этом отношении больше всего бросается в глаза его энергия и упорство в достижении цели и чрезвычайная выдержка, позволявшая Михаилу Васильевичу быть глухим при обращении к нему с представлениями о критическом положении на некоторых участках, которые считались им второстепенными. В этих случаях он знал, что успех на главном направлении ликвидирует все недочеты в других районах и верил, что те подготовительные мероприятия, кои им проведены для удержания второстепенных участков в наших руках, должны быть достаточны для целей, поставленных войскам этих участков. И он оказывался прав. Достаточно указать опять-таки на период той же Бугурусланской операции. Так, нанося Колчаку смертельный удар в направлении к северу от Бузулука, М. В. Фрунзе был глух и нем к району Оренбурга, где молодым рабочим полкам приходилось очень туго от наседавшего на них белого оренбургского казачества при содействии частей южной армии Колчака; также неумолим он был и к просьбам о помощи Уральского гарнизона,

осаждавшегося противником в течение свыше двух месяцев, пока окончательно не решилась в нашу пользу операция на главном направлении. При проведении этой операции М. В. Фрунзе не поступился ни одним красноармейцем, ни одним патроном из состава войск, решавших главную операцию, и находил способы и возможности облегчать положение на других боевых участках такими мерами, которые ни в какой степени не могли ослабить главного удара.

Наконец, что касается вопроса эксплуатации успешно проведенной операции, или мер по возможному ослаблению неудачи, то и в этом отношении М. В. Фрунзе в своей оперативной деятельности дает нам образцы подлинного искусства.

Обращаясь к конкретным примерам, мы видим в той же летней операции 1919 года против главных сил Колчака, что после Бугурусланской победы, М. В. Фрунзе организует немедленное и беспощадное преследование отходящего противника, стараясь выходом на глубокие его тылы достичь полной ликвидации врага.

В указанной операции М. В. Фрунзе выдвигает на поле боя всю свою наличную конницу, а затем для осуществления немедленного удара по тем частям противника, которые успели выйти из расставленной им ловушки, он формирует из лучших частей Южной группы новую ударную армию и, для обеспечения возможно более энергичных и целесообразных ее действий, сам становится во главе ее.

Меры эти, как известно, в кратчайший срок привели наши войска к новой блестящей победе под Уфой, где М. В. Фрунзе для получения возможно большего тактического успеха принимает личное участие в самом бою на решающем участке. Последствия такого искусства общеизвестны, — главнейший и опаснейший враг советской страны — Колчак, с его многочисленной и хорошо подготовленной и организованной армией, снят со счетов.

Другим примером искусной эксплуатации победы является последняя операция М. В. Фрунзе против белой Уральской армии, начатая им в конце октября 1919 года. Здесь, достигнув искусной организацией концентрического наступления в район Уральска, осажденного казаками, первоначальных успехов, М. В. Фрунзе, не взирая на чрезвычайно тяжелые условия обстановки, усугубляемые наступившей суровой зимой, заставляет красные войска проявить необычайную энергию.

Преследуя надломленного противника по пятам, ведя с ним постоянные бои, наша армия в течение двух месяцев совершает легендарный зимний 500-верстный поход, к началу 1920 года выходит у Гурьева к берегам Каспия и тем окончательно ликвидирует контр-революционный уральский очаг после упорной свыше годовалой борьбы с ним.

Вот в самых кратких чертах оценка главнейших моментов неподражаемой полководческой деятельности М. В. Фрунзе лишь за первый год его работы. Такие же образцы полководческого искусства мы можем усмотреть у М. В. Фрунзе и в последующий период его работы, — в Туркестане, в Бухарской операции, на Южном фронте по ликвидации последнего оплота контр-революции вооруженных сил, возглавлявшихся Врангелем, и, наконец, против вспышки партизанских действий на Украине во главе с Махно.

Самое поверхностное знакомство с тем, что и как творил М. В. Фрунзе в роли руководителя Красных

армий дает ему полное право на звание великого полководца, деяния коего должны всемерно и тщательно изучаться, дабы уметь побеждать своих классовых врагов в будущем так же успешно, как в прошлом побеждал их наш почивший вождь.

Воспоминания о покойном М. В. Фрунзе в целях характеристики его деятельности будут грешить всегда известной односторонностью, если пройти мимо него как человека вообще.

Общеизвестно, что влияние людей, выдвинутых для руководства как отдельными лицами, так особенно массами, сказывается не только силой их служебного авторитета, знания ими своего дела и деловой их талантливости, но и силой их личного обаяния.

Если это верно вообще, то в применении к военному делу, и, в частности, в ответственные моменты боевых испытаний, значение личности вождя, в смысле оценки его личных обще-человеческих качеств его подчиненными, имеет подчас решающее значение.

Оценивая в этом отношении личность покойного М. В. Фрунзе, надо признаться, что его обаятельность являлась необычайной и сказывалась она исключительно благотворно на всех тех, кто хоть на короткое время приходил с ним в соприкосновение и притом безразлично по какому поводу.

В высшей степени простой в обращении со всеми, необычайно доступный, терпеливый и снисходительный к другим, требовательный к себе, скромный в своей личной жизни, что не проходило незамеченным мимо всех тех, кто имел с ним дело, и, что самое важное, скромный в величии тех ролей, кои он выполнял, — М. В. Фрунзе являл собой кристальный образ, в котором преломлялось все лучшее, что может быть свойственно человеку.

Среди бесчисленного количества добродетелей, сконцентрированных в Михаиле Васильевиче, одна из положительных черт его характера — доверие к другим — выделялась особенно ярко.

Эта его особенность, казалось, граничила иногда с опасностью стать жертвой такого отношения к людям. Любопытно, что Михаил Васильевич сам сознавал эту свою особенность, соглашался, что иногда излишнее доверие может иметь нежелательные последствия, но тут же признавался, что он не в состоянии переломить себя и верит каждому, в отношении которого его внутреннее чутье подсказывает ему допустимость такого доверия; при этом, он добавлял, что за всю свою жизнь никто еще не злоупотребил оказанным ему доверием.

Я лично наблюдал случаи оказания Михаилом Васильевичем полного доверия лицам, которых он мало, или почти не знал, и я убеждался впоследствии в том, что под влиянием необычайного обаяния, которое производил Михаил Васильевич на других, эти лица являлись действительно преданными и безукоризненно честными работниками.

В каждом, кто приходил для работы с Михаилом Васильевичем, он склонен был видеть прежде всего все хорошее и в каждом из своих сотрудников и подчиненных он ценил прежде всего дело.

Прошлого мало интересовало Михаила Васильевича, если он убеждался, что в настоящем данное лицо является полезным и лояльным работником.

Мне по роду моей службы, близко стоявшему к покойному и имевшему возможность наблюдать отношения к нему рядовых работников, было видно, как

таким отношением к людям Михаил Васильевич завоевывал раз навсегда сердца даже тех, которые, казалось, были совершенно другого мирозерцания; я видел, как все, приходившие в общение с этим человеком, перерождались, насколько они проникались идейно всем тем, что составляло цель всей жизни Михаила Васильевича, и насколько быстро и мощно росла масса людей, вчера еще безразличных к совершавшимся событиям, а сегодня, под влиянием личности Михаила Васильевича Фрунзе, становившихся преданнейшими слугами советской власти.

Будучи старым партийным работником и твердым, непреклонным большевиком-ленинцем, М. В. Фрунзе, когда было нужно, с беспощадной прямолинейностью проводил те мероприятия, которые диктовались необходимостью и интересами партии и советской власти; однако, он никогда не переходил той грани, за которой применение подчас жестоких мер уже не оправдывалось ни суровой обстановкой острого периода гражданской борьбы, ни необходимостью твердо и высоко держать знамя пролетарской диктатуры.

В заключение, нам, работникам военных воздушных сил, в своих воспоминаниях о покойном М. В. Фрунзе необходимо хоть в двух словах коснуться его отношения к воздушному флоту.

Разбирая этот вопрос, надо признать, что Михаил Васильевич являлся одним из просвещеннейших лиц, совершенно ясно понимавших все колоссальное значение в условиях современной борьбы военной техники, и воздушного флота в частности.

При его личном и непосредственном участии, еще в 1922 г. началась обширная агитация в целях популяризации воздушного флота и установления совершенной необходимости выдвижения дела строительства нашей воздушной мощи из узких ведомственных рамок на широкую арену советской общественности.

Было время, когда он мечтал вплотную подойти к воздушному флоту, став во главе его.

Призванный к руководству военным ведомством, Михаил Васильевич выдвигал проект значительного расширения наших военных воздушных сил и, считая необходимым теперь же, кроме вопросов авиации, заняться изучением управляемого воздухоплавания, учитывая огромную будущность именно этого вида воздушных средств, Михаил Васильевич наметал даже возможность и необходимость создания особого факультета в нашей Военной воздушной академии с концентрацией в нем всех научных сил и средств, имеющих отношение к воздухоплаванию.

В тоже время при его непосредственном участии и по его непосредственным указаниям намечалась программа развития наших военных воздушных сил в соответствии с ростом и нуждами вооруженных сил вообще и с важностью и необходимостью обеспечения с воздуха нашего обширного отечества.

Дело, бывшее столь близким сердцу Михаила Васильевича, не гложет, силы наши крепнут, и в настоящие торжественные и знаменательные дни 10-летнего юбилея создания Красной армии, мы со спокойной совестью можем уже за гробом сказать своему покойному вождю: — мир праху твоему. Жизнь и подвиги твои являются для нас попрежнему высоким образцом для подражаний, заветы твои мы обязуемся блюсти свято, дело, начатое тобой, мы будем продолжать неуклонно для скорейшего осуществления того, чем и ради чего ты жил и за что боролся.

N-АЯ ОТДЕЛЬНАЯ АВИАЦИОННАЯ ЭСКАДРИЛЬЯ

(К награждению ее орденом Красного Знамени)

N-я Отдельная авиационная эскадрилья образовалась из 2-х боевых единиц, принимавших участие в гражданской войне (1-го Истребительного авиационного дивизиона и 3-го Боевого Истребительного дивизиона).

Оба эти дивизиона имеют славную боевую историю, и имена красных летчиков этих дивизионов записаны в историю гражданской войны.

Героический путь, пройденный этими двумя частями, составляет историю ныне существующей N-й Отдельной авиационной эскадрильи, так как из них выросла современная эскадрилья.

1-й Истребительный авиационный дивизион

1-й дивизион сформировался из 2-х отдельных отрядов, входящих в состав 1-й Советской Авиагруппы и 3-го Истребительного отряда.

1-я Авиагруппа была сформирована 10 июня 1918 г. в г. Москве военным летчиком т. Павловым; в составе группы были летчики: Сапожников, Ингаунис, Гвайта.

Эти летчики совершили ряд выдающихся боевых подвигов.

После выступления чехо-словаков группа была направлена в гор. Казань на ст. Свияжск, где на второй же день по прибытии приступила к боевой работе.

В начале много было неудач, так как противник продвигался вперед и благодаря этому группа не могла нести планомерную боевую работу.

Было решено имущество направить в тыл, а на месте оставить боевое звено из 4-х самолетов.

Группа участвовала во взятии Красной армией города Казани, где она пополнилась имуществом, захваченным на аэродроме противника.

Из Казани группа была переброшена сначала на Восточный фронт (Симбирск, Богуйма, Уфа), а потом на юг против Краснова, где несла напряженную боевую работу до начала 1919 года.

В начале 1919 г. работа велась на ст. Купянск против Деникина и Махно, а затем на ст. Кременная.

В марте 1919 года группа была переименована в 1-й Истребительный дивизион, в который вошел 3-й отряд, образовавшийся из остатков старой армии и с 12 марта 1918 г. вступивший целиком в Красную армию.

27 августа 1919 г. во время стоянки на ст. Алексеевка дивизион попал под прорыв фронта, и была уничтожена часть имущества.

В дальнейшем из дивизиона был выделен 3-й отряд, который был переброшен в состав 13-й армии на ст. Роговая у Оскол для работы против конницы Мамонтова.

Остальные же два отряда были направлены сначала в гор. Борисоглебск, затем в гор. Тулу и из последней в гор. Москву на укомплектование и пополнение имуществом.

После работы против конницы Мамонтова 3-й отряд нес боевую работу с 1-й конной армией. Во время взятия гор. Таганрога был захвачен белогвардейский авиационный завод Лебедева.

В 1919 г. отряд под командой военного летчика Ингауниса перебрасывается на ст. Сокологорская

(Крым) для несения боевой работы. С этой станции отряд принимал участие во взятии Красными войсками Перекопа.

В декабре 1919 г. дивизион перебрасывается на Кавказ для несения боевой работы против белогрузин.

Здесь особенно отличились летчики: Мельников, Кудрин, Петренко. Первые двое перебросили один пуд золота на самолете в отрезанную от тыла дивизию, не получавшую снабжения (Тифлис—Эривань), за что были награждены орденами Красного Знамени.

1-й и 2-й отряды дивизиона в 1920 г. были направлены на Польский фронт, где под Жлобиным выполнили целый ряд боевых полетов. В одном из таких полетов в воздушном бою был сбит неприятельский самолет. Служба связи, атаки, сбрасывание бомб, разведка—все это выполнялось отрядами и содействовало общему успеху Красной армии.

Затем снова отряды были переброшены на Южный фронт против Врангеля.

Осенью 1921 года все отряды соединились и при были в гор. Ленинград на формирование эскадрильи.

За боевую работу 1-й авиационный дивизион был награжден:

1) Орденом Красного Знамени—приказ РВС № 2694/514 1922 г.

2) Боевым „Красным Знаменем“ от ВЦИК—приказ РВС 1922 г. № 2694/514 и

3) Знаменем в память боевой работы 1-го Советского истребительного авиаотряда при грамоте от Всероссийского Совета воздушного флота от 1 февраля 1920 г.

3-й Истребительный авиационный дивизион

3-й дивизион имеет свое начало в старой армии, имея в своем составе 1-й, 11-й, 22-й Корпусные отряды.

В 1918 г. эти отряды составляли 3-ю Боевую авиационную группу, которая 22 марта 1918 г. перешла в ряды Красной армии и в начале несла боевую работу против гайдамаков и немцев.

В октябре 1918 г. группа была направлена в Камышинский укрепленный район.

В марте 1919 г. группа была переименована в 3-й Истребительный авиационный дивизион, в который вошли 3 отряда, бывший 1-й стал 7-м, 11-й—8-м 22-й—9-м.

В конце мая 1919 г. дивизион был переброшен против Каледина и Краснова на Дон в Филоново.

Затем дивизион был расчленен и отряды были отправлены для несения боевой работы на разные участки фронта.

7-й отряд находился под Царицыным для действия с 11-й армией, где попал в неприятное положение, но боевое звено летом было переотправлено в Дубовку, а отряд на пароходе был отправлен в Саратов, 8-й отряд на Украину, а потом в гор. Тулу против Мамонтова, и 9-й отряд остался в Филонове, где под давлением казаков принужден был отступить под Балашов—Борисоглебск.

Из Борисоглебска отряд вышел на линию Ртищев—Балашев, откуда Командармом был направлен на ст. Аркадак (осень 1919 г.).

В сентябре отряды были сведены,—7-й и 9-й стали на зимний отдых на ст. Аркадак, а 8-й отряд—в дер. Турки Борисоглебского уезда.

В мае 1920 г. дивизион был брошен на юго-западный фронт для операции в составе 14-й армии против поляков.

8 июня 1920 г. дивизион прибыл в г. Первомайск, откуда летная часть и имущество были перебросены на ст. Берзула.

С этой станции велись налеты на неприятеля. Удачен был налет на ст. Вопнярка, где было разгромлено депо, жел.-дер. путь и водокачка.

1 июля 1920 г. шесть самолетов были перебросены в гор. Литин для совместных действий с 8-й Червонной дивизией.

Во время прорыва фронта Махно-Маруси дивизион нес напряженную боевую работу по обороне Штаба.

По мере развития успеха, дивизион перебрасывался в гг. Проскуров, Волчинск (июль 1920 г.). Боевая часть под командой летчика Мартинсона несла разведку, бомбометание, при чем одна из машин сбросила бомбы на гор. Львов.

Под давлением неприятельской конницы боевой части пришлось отступить, при чем самолеты улетели на глазах у противника, а сам командир части

поднялся в воздух, когда неприятель был уже на аэродроме.

После отступления отряды встали на ст. Деражня (западнее ст. Жмеринка). Отсюда самолеты обслуживали лихой налет 8-й Червонной дивизии, при чем была проделана большая трудная работа по розыску одной из наших частей, пущенных в рейд.

В этой трудной работе особенно отличались летчики Мальцев и Чернецкий, которые совершали полет при крайне неблагоприятной погоде.

После этого дивизион стоял в гор. Виннице, Ефремове, а 5 октября 1921 г. убыл в г. Ленинград на формирование эскадрильи.

3-й дивизион прибыл в г. Ленинград 12 октября 1921 г., и после прибытия 1-го дивизиона была 1 марта 1922 г. сформирована Н-я Отдельная истребительная авиационная эскадрилья.

Вот краткая история этой славной части, имеющей целый ряд подвигов в своей трудовой боевой работе как по героизму, так и по преданности Революции.

Эта славная история записана на страницах всего Красного воздушного флота и постановлением РВС СССР ко дню 10-летнего юбилея рабоче-крестьянской Красной армии признано необходимым отметить эти заслуги перед Революцией, путем награждения Н-й Отдельной авиационной эскадрильи орденом Красного Знамени.



В гражданской войне красные самолеты выслеживали классовых врагов над широкими равнинами страны.
Фото-этиюд А. Лапчинского.

ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА ЗА 10 ЛЕТ

В. ХРИПИН

1. Первые организационные усилия

Большой путь пройден Красным воздушным флотом за истекшее десятилетие.

Героическая борьба для защиты пролетарского государства, славные победы, тяжелые невзгоды и лишения, упорное стремление к созданию мощной воздушной силы, успешное преодоление многообразных трудностей, крупнейшие достижения во всех областях воздушного дела — вот краткий итог минувших десяти лет.

Чрезвычайно быстрый темп нашей жизни не позволяет нам с достаточной углубленностью изучать опыт минувшего.

Мы не имеем еще исторического исследования жизни нашего Красного воздушного флота в важнейший период — в годы Гражданской войны, и многие стороны этого периода остаются неосвещенными.

Вспоминая недавнее прошлое, мы в настоящем очерке ставим своей задачей дать краткий обзор организационных форм, в которых жил Красный воздушный флот.

Первые усилия по созданию преданных советской власти авиационных частей относятся к концу 1917 г. В Ленинграде под руководством Авиасовета формировались „Социалистические авиаотряды“, в Пскове сформирован „Красный авиаотряд“, революционная армия Антонова-Овсеенко на Украине и войска Западной завесы имели свои авиационные части.

Наступление немцев, украинизация, бегство авиачастей в тыл — внесли полное расстройство в уцелевший от царской армии организм воздушного флота. Только $\frac{1}{3}$ общего числа авиационных отрядов почти без имущества сумела выбраться из хаоса прифронтовой полосы (Западного и С.-Зап. театра).

Авиация Румынского и Юго-Западного фронта была потеряна целиком.

20 декабря 1917 г. подписывается приказ Наркомвоенмора об образовании Коллегии для управления воздушным флотом.

В марте месяце в Москве создается Окружная Коллегия воздушного флота.

Все силы бросаются на сбор и учет материальных средств, на привлечение и отбор личного состава, готового служить советской власти.

С переходом Коллегии воздушного флота (центральной) в Москву начинается усиленная работа по формированию красных авиачастей, созданию органов обслуживания и управления.

В этой многообразной, большой работе время не позволяло уделять много внимания вопросам организационным, в смысле выработки новых, более жизненных форм.

Однако, перенесение в Красный воздушный флот прежних штатов авиачастей и соединений было невозможно, так как они не соответствовали ни реальным средствам, ни условиям работы авиации в новой обстановке.

Приказом Наркомвоенмора за № 308 от 15 мая 1918 г. были введены новые штаты, предусматривавшие сведение отдельных авиаотрядов в группу

(из 2-х отрядов); группа эта предназначалась для обслуживания пехотной дивизии и имела в своем составе 12 самолетов. Авиаотряды-группы имели немногочисленный личный состав, — всего в 66 чел.; транспорт состоял из 4-х автомобилей и 5-ти повозок.

Борьба с контр-революцией требовала от Красного воздушного флота боевой работы. Сформированным частям давался короткий срок на сколачивание, после чего они направлялись на фронт гражданской войны.

Действиями под Казанью летом 1918 года красные авиачасти показали, какое большое значение может иметь авиация в гражданской войне.

Осенью 1918 г. организация воздушного флота получила уже достаточно четкое оформление. К этому времени был создан руководящий орган по управлению воздушным флотом Действующей армии при Полевом Штабе РККА — Авиадарм.

2. Период завершения организации. Гражданская война

На основании предписаний Авиадарма от 4 декабря за № 1940 и от 6 декабря за № 1990 боевые части (авиационные группы и авиаотряды) под руководством окружных управлений были перестроены и перешли на новые штаты, утвержденные приказом Реввоенсовета Республики от 13 ноября 1918 г. за № 220.

Эти штаты вносили серьезные изменения в организацию боевых частей. Разведывательная и истребительная авиация сводилась в дивизионы — по 3 отряда в дивизионе (в отряде сохранялся прежний боевой состав — 6 самолетов). Командиру дивизиона полагался отдельный самолет.

Разведывательный дивизион предназначался для обслуживания стрелковой дивизии и должен был иметь два разведывательных и один артиллерийский отряд.

Авиаотряды оставались самостоятельными хозяйственными единицами; личный состав их определялся, примерно, в 100 человек; транспортные средства по-прежнему чрезвычайно ограниченные: 4 автомобиля, 1 мотоцикл, 2 парных повозки для технического имущества, 2 телефонных двуколки и 4 хозяйственных повозки (для них всего 12 лошадей).

В управление дивизиона введены мастерские из 8 человек и транспорт общего назначения: автомобиль-мастерская и автоцистерна.

Схема организации дивизиона представляется в следующем виде (см. схему № 1).

Истребительная авиация сохраняла эту организацию в течение всей гражданской войны.

Разведывательные дивизионы быстро распались на отдельные отряды, существовавшие самостоятельно.

Таким образом, авиация армии состояла из отдельных отрядов, находившихся в подчинении комдивов или остававшихся в непосредственном подчинении армейскому командованию. В некоторых

армиях были и истребительные части (дивизионы), обычно всегда подчиненные армейскому командованию.

Привязное воздухоплавание создавалось параллельно авиации. В этой области строительства Красного воздушного флота положение было более благоприятным, благодаря тому, что материальная база воздухоплавания не столь сложна, как это имеет место в авиации; запасы основного имущества для снабжения воздухоплавательных частей были богаче, и их восстановление опиралось на внутреннюю промышленность (изготавливались оболочки аэростатов, газгольдеров, такелаж и пр.).

Организационно воздухоплавание никаких существенных отличий от существовавших в мировую войну форм не имело. Боевые части были представлены одностанционными отрядами, имевшими по запасной оболочке аэростата.

В течение гражданской войны все воздухоплавательные отряды жили по единому штату. Но условия и характер боевой работы, к которой привлекалось воздухоплавание, выявили необходимость отступления от штатных норм.

Круг деятельности воздухоплавания расширился: воздухоплавательные отряды работали не только по обслуживанию дивизии, но и успешно несли боевую службу с бронепоездами, речными флотилиями, на морском побережье. Различная обстановка боевой работы привела к реорганизации воздухоплавания, но реорганизация эта была закончена лишь в 1922 году и свелась она к тому, что отряды по роду боевой работы были подразделены на отряды артиллерийские, морские и броневые; основное имущество осталось везде в прежних нормах, но команды обслуживания и транспортные средства были изменены в соответствии с особенностями службы и жизни отряда.

Руководящий оперативный армейский орган воздушного флота с начала 1919 года был представлен управлением Начавиарма.

Руководство воздушным флотом фронта лежало на Управлении авиации и воздухоплавания фронта.

Техническое обслуживание авиачастей (снабжением и ремонтом) в армиях выполнялось авиапоездами (мастерская-склад), а во фронте — авиапарками. Воздухоплавание имело органы технического обслуживания: во фронте — воздухоплавательный парк или дивизион, в армии — отделение дивизиона: воздухоплавательную базу.

В центре руководство воздушным флотом было разделено между двумя органами:

1. Полевое Управление авиации и воздухоплавания Действующей армии (Авиадарм), подчиненное Полевому Штабу РВСР, ведало Действующим воздушным флотом.

2. Главное Управление воздушного флота, подчиненное РВСР, ведало вопросами подготовки личного состава, заготовкою технического имущества, техническими изысканиями и формированием новых частей и тыловых органов.

В подчинении Главному Управлению воздушного флота находился Центральный парк-склад авиа-воздушного имущества; в отношении учебных заведений ГУВФ имело лишь инспекторские функции, — авиационные школы подчинялись Главному управлению военно-учебных заведений.

Морская авиация оставалась в составе морских сил и управлялась своим центральным органом.

На-ряду с управлениями авиации и воздухоплавания армий и фронтов продолжали существовать окружные управления воздушного флота, подчиненные Главному Управлению воздушного флота и выполнявшие работу по формированию авиачастей.

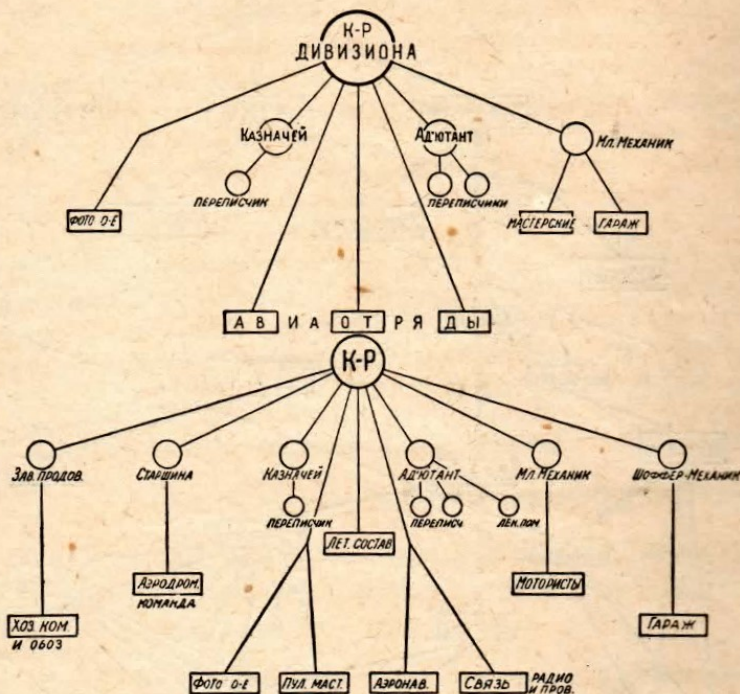


Схема 1. Организация авиационного дивизиона в период гражданской войны.

В 1920 году приказом РВСР от 25 марта за № 447/78 в организацию управляющих органов воздушного флота внесены радикальные изменения, сводящиеся к следующему.

1. Управления начальников авиации и воздухоплавания переименованы в штабы воздушного флота с расширением их штата и с подчинением начальников воздушного флота не начальникам штабов армии и фронта (как то было до того времени), а командармам и комфронтам.

2. В центре создано Управление снабжения воздушного флота.

3. В состав Главного Управления воздушного флота введен Учебный Отдел, ведающий всеми учебными заведениями воздушного флота.

4. Управление морской авиации расформировано; его функции распределены между тремя центральными органами воздушного флота.

Введенная в начале 1920 года организация существовала до середины 1921 года и явилась наиболее полным выражением всей системы построения и руководства воздушным флотом во время гражданской войны.

В схеме эта организация представляется следующим образом (см. схему № 2).

Организация Управления Действующим воздушным флотом была вполне жизненной, и с этой стороны вся система, начиная с Авиадарма и кончая боевыми частями, доказала свою рациональность.

Центральное же управление, представленное тремя органами: Главное Управление воздушного флота, Управление снабжения воздушного флота и Авиадарм, — не имело необходимого единства, так как линии подчинения и взаимной связи этих трех управлений были чрезвычайно сложны.

Это соединение имело во главе командира с особым штабом при объединении в штабе эскадры технического хозяйства эскадрилий.

Однако, эта форма оказалась нежизненной: к концу 1922 г. эскадры были расформированы, и высшим организационным соединением авиаотрядов осталась эскадрилья.

4. Ремонтное дело получило совершенно новое построение. За счет производственной части авиапарков и некоторого числа авиапоездов-мастерских созданы ремонтные авиазаводы, объединенные в особую организацию „Промвоздух“, подведомственную Главному Управлению воздушного флота.

Первоначально управляющий этим объединением орган был подконтролен Совету Производственных предприятий Военведа и имел трестовскую схему построения. В дальнейшем Правление „Промвоздуха“ было заменено Управлением, подчиненным Главному Начальнику воздушного флота во всех отношениях.

5. Вместо авиапарков сформированы постоянные авиабазы, как органы ремонтно-снабженческие (там, где не было ремзавода), и авиа-воздух-склады (в тех округах, где были созданы ремзаводы).

6. Положены основания для развития высшего воздушно-технического образования и научно-опытной работы в самом воздушном флоте открытием Воздушной Академии и Опытного аэродрома.

Организационная схема воздушного флота этого периода представляется в следующем виде (см. схему 6).

Установленные в 1922 г. формы организации существовали до 1924 года. К этому времени изучение опыта гражданской войны и улучшение материального обеспечения воздушного флота дало основания для внесения в существующую организацию целого ряда изменений. Изменения эти касались следующих сторон:

1. Боевой состав истребительных авиаэскадрилий соответствовал требованиям тактики истребительной авиации, был увеличен при сохранении в эскадрилье трех неотдельных авиаотрядов.

2. Авиачасти до того времени не имели надлежащего оперативного органа — штаба, способного руководить деятельностью боевой части и специальных служб, а потому в состав всех отдельных частей введены вместо адъютантов начальники штабов; все специальные службы (вооружение, фото, связь, аэронавигация) получили правильное устройство и были переданы в подчинение Начальнику Штаба.

3. Положено начало созданию бомбардировочной авиации.

4. Усилены транспортные средства частей с расчетом обеспечения работы и жизни авиачасти при отрыве ее от жел. дороги и водных путей сообщения.

Все отдельные авиачасти сухопутной и морской авиации были перестроены по единой общей схеме, что являлось одною из самых положительных сторон этой организации, облегчавшей управление частями и организацию их питания (см. схему № 7).

Организация боевых частей изображается следующей типовой схемой

Органы управления за период 1922-24 г. также пережили много изменений. Изменения эти в особенности касались Главного Управления воздушного флота, которое подвергалось многократным сокращениям, переформированиям и лишь с конца 1923 г.

приняло более устойчивые формы (в течение 1922 г. ГУВФ тремя этапами было сокращено с 350 чел. до 130 человек, в 1923 г. вновь развернуто до 300 человек).

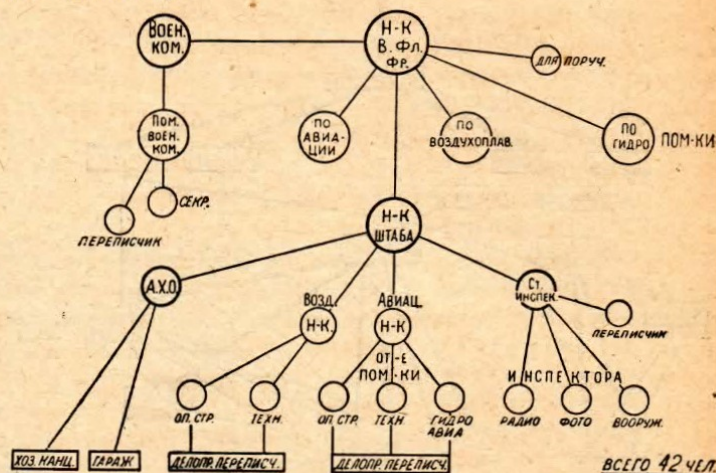


Схема 4. Штаб начальника воздушного флота фронта.

Принятая в 1923 году организация Главного Управления воздушного флота имела следующую схему (см. схему № 8).

4. Характеристика этапов развития воздушного флота

Приведенная нами краткая историческая справка, конечно, не исчерпывает всех тех изменений, которые вносились в организацию Красного воздушного флота в течение гражданской войны и в послевоенный период.

Равным образом, в этой справке остались незагнаны многие вопросы в области учебного дела, технического питания и научно-исследовательской работы.

Приведенный нами материал показывает, что Красный воздушный флот многократно подвергался реорганизации, что объясняется не только изменениями

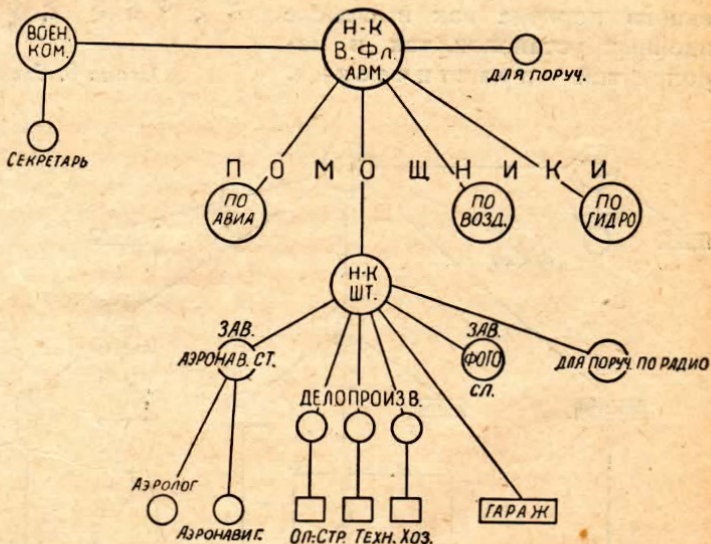


Схема 5. Штаб воздушного флота армии.

в ресурсах, которые могли быть обращаемы на строительство воздушного флота, но также и стремлениями руководящих органов создать при наличии средств наиболее рациональную организацию

Второй этап охватывает часть 1923 и 1924 г. Этот этап характерен тем, что путем усиленных нажимов по проведению заказов за границей воздушный флот смог перевооружиться новой материальной частью, но без развертывания своей организации.

В то же время внутри страны велась интенсивная работа по созданию авиационного производства, развитию сети учебных заведений, научно-техническим изысканиям и аэродромному строительству.

По вопросам военного применения и руководства воздушным флотом продолжается еще борьба взглядов; крайними полюсами являются стремления к „воздушной войне“, с одной стороны, и к ликвидации всякой самостоятельности в управлении и боевой службе воздушного флота — с другой. Проводится большая работа по составлению уставов и изданию авиационной литературы — оригинальной и переводной.

Воздушный флот заканчивает свой переходный период и вступает в новый этап: неуклонного роста и систематического изучения военно-воздушного дела.

В организацию вносятся полезные изменения, но без ломки основных схем.

Третий этап начинается с 1925 г. и продолжается до 1927 года.

Воздушный флот находится в центре внимания всей страны. Ряд мер по усовершенствованию команд-

ного состава воздушного флота, повышение уровня военно-воздушного образования в школах, выпуски Военной Воздушной Академии, прилив свежих сил — самым благоприятным образом отразились на руководстве воздушным флотом во всех ступенях.

Серийные и массовые выпуски самолетов и моторов на своих заводах и успешное развитие подсобных производств стали обеспечивать не только текущую потребность частей, но и дали возможность приступить к планомерному развитию воздушного флота.

Крупные достижения в опытном строительстве и развитие научно-исследовательской работы — открыли пути для создания авиации разных назначений на своей внутренней базе.

По общему признанию современный Красный воздушный флот занял в вооруженных силах место одного из главных родов войск.

Реальные возможности быстрого развертывания всего организма воздушного флота заставили сособым вниманием пере-смотреть всю его организа-

цию в целом под углом зрения соответствия организационного построения воздушного флота условиям широкого маневра.

В результате этого рассмотрения и на основании данных двухлетнего опыта организация боевых частей и органов армейского технического обслуживания была признана не отвечающей целому ряду оперативно-тактических и технических требований и была заменена.



Из гражданской войны. Авиадарм. В группе на переднем плане справа налево: тт. Горшков, Сергеев, Кузнецов, Строев.



НА ВОСТОЧНОМ ФРОНТЕ

А. ШИУКОВ

Вся боевая деятельность советской авиации на восточном секторе Красного фронта являет собой сплошной героизм наших орлов. В дни ли ожесточенной борьбы за Казань, в боях ли под стенами Уфы, на фронтах ли суровой Сибири, в борьбе ли с мятежами в тылу, — Красные летчики всегда и всюду отстаивали завоевания революции, давая примеры редкой доблести и самопожертвования.

Ни ветхость машин, которым они вверяли свою жизнь, возносясь за облака навстречу врагу, ни отсутствие необходимого вооружения, ни недостаток бензина, замененного вредным и раз'едающим суррогатом, ежеминутно грозящим прервать биение стального сердца са-

молета, ни, наконец, суровые условия походной жизни — не могли сломить железную волю воздушных бойцов. В сознании своего долга перед Республикой с энтузиазмом шли они к надземным победам, оберегая наши воздушные рубежи от посягательств врага. Являясь в повседневной борьбе надежными „глазами армии“, в критические минуты земных операций они бросались на земного про-

тивника и, сея смерть и внося смятение в его ряды, огнем пулеметов и воздушными бомбами расчищали путь для победного шествия красных войск...

Несколько боевых эпизодов, уцелевших в моей памяти и лучшим образом характеризующих роль красной авиации в борьбе с бело-чехами, хотелось бы рассказать здесь в немногих словах. Теперь, через восемь лет после ликвидации Восточного фронта, трудно воскресить цельные картины минувших дней: много важных деталей сгладилось в памяти, забыты имена, числа и даты...

Тем не менее, думаю, что и в столь незаконченном виде мои заметки дадут читателю хотя бы приблизительное понятие о героических днях борьбы авиации на красных фронтах, отдаленных от нас несколькими годами мирной культурно-созидательной работы.

Спровоцированный союзниками в 1918 г. майский мятеж чехо-словаков вылился в активное выступление против Советов. В последних числах мая, после небольшого боя с красными частями, крупные силы

чехов занимают Пензу, а в начале июня они продвигаются на восток, захватывая города и уничтожая наши красногвардейские отряды.

Вокруг чехо-словаков быстро сплываются все контр-революционные силы Урала и Сибири. В Самаре меньшевики и эсеры возрождают власть Учредительного Собрания, в Оренбурге появляется Дутов, на Дону генерал Краснов восстанавливает царские порядки, в Омске образуется Сибирское правительство, на Дальнем Востоке действуют атаман Семенов и генерал Хорват...

Для сокрушения мятежников и борьбы с реакционными силами были двинуты революционные

войска из Центральной России, Сибири и с Урала, спешно мобилизованы рабочие массы и партийцы. Начинается упорная гражданская война.

Наскоро сколоченные красногвардейские части и рабочие дружины, малочисленные и недостаточно боееспособные, еле сдерживали натиск превосходящих сил чехо-белогвардейцев, и под

давлением последних, пядь за пядью уступали обильно смоченную их кровью советскую землю. Сызрань, Омск, Самара, Уфа, Симбирск — один за другим переходят в руки противника, а 6 августа вечером, сломив упорное сопротивление красных войск, чехи с боем занимают Казань.

С падением Казани положение на фронте становится чрезвычайно серьезным и грозит непоправимыми последствиями. Поэтому, внимание командования и центра было сосредоточено на Казанском участке, где под непосредственным руководством Наркомвоенмора развернулась лихорадочная работа по приведению частей и отрядов действующих здесь армий в боееспособный вид и шла подготовка операции по обратному занятию Казани.

К этому времени и относятся первые действия на Восточном фронте боевых отрядов только-что зарождавшегося советского Воздушного флота. В период же, предшествовавший падению Казани, воздушный флот боевой работы почти не нес, если не считать двух-трех безрезультатных разведок, произведенных находящимися в то время на Волге авиационными частями. Последние под напором не-



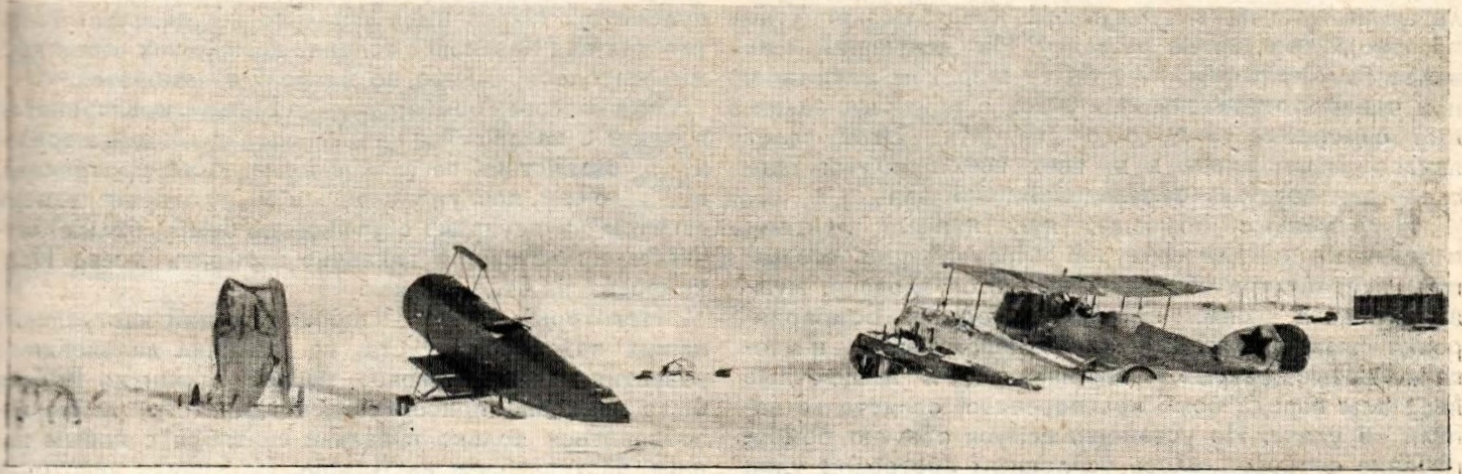
Из гражданской войны. Эшелон одного из авиаотрядов, прибывший с Юго-Западного фронта в январе 1918 г.

медных войск в свое время были эвакуированы центральной властью в Волжский округ и, осев в городах между Казанью и Саратовым, с приходом чехов поступили в распоряжение белой армии.

В десятых числах августа на ст. Свияжск организован Реввоенсовет Казанского участка Восточ-

ской операции в период отступления противника вниз по Волге.

Таким образом, авиационно-воздухоплавательные средства на Казанском участке по количеству единиц составляли небольшую силу, едва достаточную для регулярной воздушной разведки и охраны от нападений воздушного противника. Однако, принимая



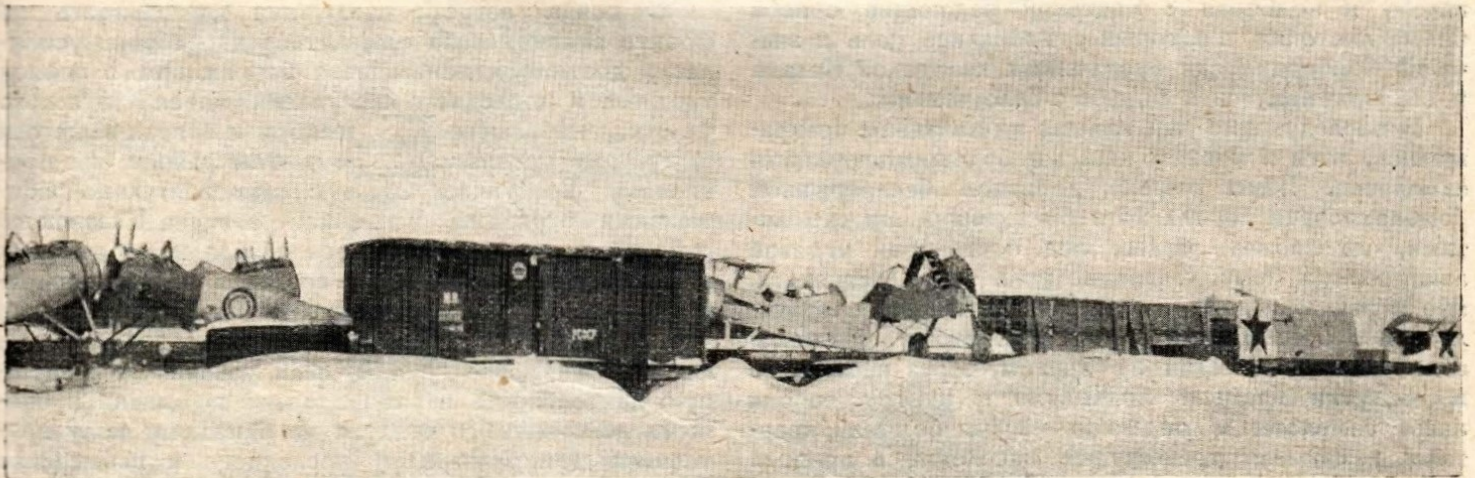
Из гражданской войны. Трофейные самолеты в одном из авиапоездов на Восточном фронте. Самолет со звездой на руле — отремонтирован и готов к боевому полету.

ного фронта (5 армии); тогда же создана и должность Чрезвычайного комиссара авиации чехо-словацкого фронта, на которую и назначается летчик Акашев. Начали прибывать отовсюду свежие войсковые пополнения; стягивалась и красная авиация.

В начале августа прибывают из Москвы и Нижнего-Новгорода 23 корпусный отряд и боевые звенья Калужской авиационной группы и 4 Социалистического авиационного отряда; несколько позднее — только-что сформировавшаяся Советская авиационная группа (Авиагруппа Павлова). К середине августа в распоряжении командования находилось более

во внимание специфические условия гражданской войны и, в частности, борьбы на данном участке, — командование решило использовать всю авиацию в целом, главным образом, в целях морального воздействия на противника, сведя все наличные самолеты в одну мощную группу для воздушных пулеметно-бомбометных атак земных объектов. Разведка же ставилась как бы побочной задачей, обязательно выполняемой во время всякого боевого полета.

Борьба за Казань началась, примерно, с середины августа и с первых же дней авиация приняла в ней самое деятельное участие, оказав своими действиями



Из гражданской войны. Эшелон авиаотряда, направляющийся на чехо-словацкий фронт в 1918 г.

двадцати исправных боевых самолетов, среди которых преобладали истребители.

Помимо этих самолетов, на Волге под Казанью находились еще и морские, несшие самостоятельную боевую работу, обслуживая Волжскую речную флотилию. Воздухоплавание было представлено двумя привязными аэростатами 17 воздухоплавательного отряда, принявшими участие в самом конце Казан-

неоценимую услугу армии и значительно ускорив боевую развязку. С самого начала операции, авиации была поставлена строго определенная основная боевая задача — регулярные воздушные нападения на г. Казань. Красное командование предполагало путем систематических массовых бомбардировок и пулеметных атак с воздуха терроризовать буржуазную часть города и, деморализовав воинские

части противника, вынудить белых к эвакуации Казани. Задача была серьезная и почетная, хотя и ложилась большой тяжестью на малочисленную авиацию.

Первый групповой налет на Казань был организован 15 августа после неудачного наступления наших войск 11 числа. В налете приняло участие до 10 самолетов и сопровождался он большим успехом: летчики бомбили центральную часть города, обстреливая из пулеметов буржуазные кварталы и попутно производя воздушную разведку. На следующий день налет был повторен, но в более широком масштабе, при чем в этот раз приняли участие почти все наличные самолеты, числом до двадцати. Этот налет явился самым большим из всех предпринятых впоследствии воздушных нападений на Казань.

Нагруженные бомбами, пулеметными лентами и агитационной литературой (прокламации, воззвания), направились самолеты на восток, зловеще жужжа и рокоча своими ветхими моторами. Бомбардировка была произведена с небольшой высоты и многочисленные разрывы сброшенных в зажиточные кварталы города бомб красноречиво свидетельствовали об удаче. По установившемуся обычаю, бомбометание сопровождалось усиленным обстрелом улиц из пулеметов, что чрезвычайно сильно действовало на психику жителей и белых войск.

Паника, возникшая в городе во время атаки, была настолько сильна, а эффект от бомбежки столь велик, что охраняющие город воинские части почти не обстреливали самолеты. В первые минуты бомбардировки можно было еще наблюдать бегущие в панике группы людей, мчавшихся по мостовым обезумевших лошадей, опракидывающиеся повозки и извозничьи пролетки, но вскоре все улицы опустели и на них одиноко темнели брошенные вагоновозными вагоны трамвая... Зато обратное явление наблюдалось на рабочих окраинах города, куда падали, поблескивая на солнце, сотни и тысячи прокламаций, разбрасываемые летчиками на обратном пути. Там люди выбегали на улицы, жадно хватая налету и подбирая с мостовой падающие с неба белые листочки, в которых раз'яснялись цель и значение бомбардировки буржуазных кварталов Казани и все призывались к борьбе с бело-чехами...

В последующие дни налеты на Казань не прекращались, хотя и производились небольшими группами самолетов. Было решено добиться непрерывной бомбардировки города хотя бы единичными самолетами, но держать белых под постоянной угрозой авиационных бомб. Очевидно цель была достигнута, ибо в эти дни движение в Казани сильно сократилось и при появлении наших самолетов улицы мгновенно пустели. Один за другим, через небольшие промежутки времени подходили к центру города наши самолеты и медленно часами бомбили кварталы, изматывая трепещущее население и приводя в бешенство белое командование. В целях большей меткости при бомбометании полеты совершались на небольшой высоте, при чем сплошь да и рядом самолеты возвращались домой, имея многочисленные пулевые пробоины.

Бомбардировка Казани получила такой регулярный и систематический характер, что в определенные часы население заранее пряталось по подвалам в ожидании полета.

19 наши войска вновь повели наступление на Казанском направлении, в этот раз завершившееся

занятием линии р. Волги к востоку от Красная Горка-Тура и западнее Осипово. В этот день был организован новый усиленный налет на Казань, продолжавшийся в течение нескольких часов. В бомбардировке приняли участие почти все наличные силы авиации 5-й армии, при чем для непрерывности воздушных атак все самолеты по два и более раз возвращались на аэродром за бомбами и патронами для пулеметов. Налет имел довольно внушительный вид, так как над Казанью в течение нескольких часов кружилось одновременно не менее 7-8 самолетов.

Эта массовая бомбардировка Казани, предпринятая в связи с начавшейся земной операцией для морального воздействия на атакованные части противника, вместе с тем, послужила еще и в некоторой степени ответом на неудачно сброшенную бомбу белым летчиком, прилетевшим накануне взрывать поезд Наркомвоенна на ст. Свияжск.

Некоторый успех, сопровождавший наступление наших войск 19 августа, не получил дальнейшего развития, и продвижение частей армии на Восток было временно приостановлено для того, чтобы возобновиться только в начале сентября с новым нашим наступлением на Казань. Наступила некоторая передышка и для авиации: задул сильный ветер, небо обволокло тучами и пошел почти непрерывный осенний дождь, сильно препятствовавший производству боевых полетов. Последние, однако, не прекратились совершенно, и летчики пользовались малейшей возможностью, чтобы, прорвав нависшие над головой свинцовые тучи, свезти в Казань парусную бомбу. Самые замечательные полеты в этот период затишья были совершены во время подготовки наступления, так называемой, правобережной группы 5-й армии, когда потребовалась от авиации бомбардировка с воздуха Нижнего и Верхнего Услона. В сильнейший ветер, временами переходивший в бурю, два отважных летчика с честью выполнили задание командования, получив от Реввоенсовета армии вполне заслуженную благодарность и награды.

С конца августа воздушная деятельность на фронте вновь начала оживляться и особенно усилилась, достигнув наивысшего напряжения в период третьего и последнего наступления войск Казанского участка, начавшегося 5 сентября и завершившегося разгромом противостоящих в этом районе сил противника. Воздушная связь с самостоятельно работавшими отрядами, усиленная разведка Казанского района и непрерывавшиеся обстрелы и бомбежка центральной части города—составляли обычную работу красной авиации в эти дни. Следует отметить, что авиачасти Восточного фронта, расположенные южнее Свияжской группы, вели усиленную воздушную деятельность в районе южнее г. Казани и боевыми действиями с воздуха по ближнему тылу противника деморализовали последнего и несомненно способствовали общему успеху под Казанью.

10 сентября, комбинированными и согласованными действиями право- и левобережных групп 5-й армии, отряда соседней 2-й армии и Волжской флотилии при непосредственном участии красной авиации Казанского участка, после сильных боев Казань была, наконец, взята нашими войсками.

Как только наши части вошли в Казань, красные летчики устремились за поспешно отступающими по дороге на Лаишев бело-чехами, бросая бомбы в разбегавшиеся на много верст обозы и расстреливая

зани и Самаре, на Урале и в Омске группировались с трудом формирующиеся авиационные отряды Народной армии и единичными полетами на немногих исправных самолетах изредка напоминали нам о своем существовании. Малое количество и неудо-



Из гражданской войны. Самолет Альбатрос т. 17, подготовленный к перелету в Туркестан.

влетворительное состояние их самолетов, с одной стороны, и разбросанность немногочисленных авиационных отрядов по обширному фронту — с другой, сильно стесняли деятельность белых летчиков и делали их боевую работу малозаметной для нас и безрезультатной для них. Лишь изредка отдельные смельчаки залетали к нам в тыл, имея какое-либо серьезное задание, которое, кстати сказать, не всегда удавалось выполнить им благодаря бдительности наших истребителей.

Так, однажды, в период казанских боев рано утром прилетел на ст. Свияжск самолет белых, имея заданием взорвать бомбами находящийся здесь поезд Наркомвоена; однако, при виде взлетающих истребителей, он так поспешно сбросил свою бомбу, что она упала вне станции и вреда никому не причинила. Сам же летчик, круто развернувшись над станцией, еле унес ноги, преследуемый нашими самолетами. Так кончались почти все „особые задания“ белой авиации.

После очищения Волги от бело-чехов и эвакуации разгромленных отрядов белой авиации на северо-восток, на фронте наших второй и третьей армии стала усиливаться воздушная деятельность противника. Все чаще начали залетать в наш тыл летчики белых, появились истребители, нападающие на наши самолеты, когда те выполняли боевые задания в неприятельском тылу, участились воздушные бомбардировки. Долгое время не удавалось проучить зарвавшихся летчиков противника, несмотря на то, что часто приходилось им напарываться на пулеметы наших самолетов.

Как-то поздней осенью, после двух-трех смелых разведок неприятеля, беспрепятственно выполненных ими в глубоком тылу у нас, посылаю начальникам авиации названных выше армий телеграмму, в которой, считая подобное положение недопустимым, предлагал принять все меры к скорейшей ликвидации неприятельских самолетов.

Через несколько дней я получил известие о сбитии летчиками Граббом и Шульцем неприятельского самолета. Летчик-чех был убит...

Это была первая воздушная победа советских летчиков.

Два редких примера героизма красных летчиков имели место в конце 1918 и весной следующего года, когда через головы Колчаковских, Деникинских и Дутовских войск были совершены замечательные полеты для связи войск Восточного фронта с армией Зиновьева в Туркестане. Необходимость этой связи назрела давно, но вследствие причин, главным образом технического порядка, долгое время не могла быть осуществлена ни одной, ни другой стороной. История подготовительной работы, предшествовавшей этим перелетам, и подробности самих перелетов — таковы.

Как-то в один из ноябрьских вечеров 1918 года я был срочно вызван в Реввоенсовет фронта, где стало мне известно, что на авиацию предположено возложить одну очень трудную ответственную задачу, вставшую перед штабом фронта, и никакими другими средствами, кроме самолета, не выполнимую.

Командующий фронтом в нескольких словах изложил суть дела, которая сводилась, приблизительно, к следующему.

Сжатый в тисках белого кольца советский Туркестан создал особую группу туркестанских красных войск, стремившихся установить связь с красными частями нашего фронта в Оренбургском направлении. В это же время и готовящееся наступление войск Восточного фронта требует согласованных действий с Туркестанской армией. Но на пути к этому соединению находятся большие силы Колчака, Белова, Анненкова и других генералов, которые отрезают нас от передовых частей Зиновьевской армии широкой, в несколько сот км полосой, занятой ими территории. Между тем, единственное средство сношений — радио, которым пользовались на протяжении



Из гражданской войны. Группа участников 1-й конференции работников воздушного флота Восточного фронта во главе с начальником Воздушного флота фронта т. Шиуковым и военкомом т. Медведевым. Декабрь 1918 г.

многих месяцев, не могло быть использовано для передачи оперативных директив, так как шифр устарел и несомненно был разгадан противником. Единственно возможным средством для связи остается самолет, который и необходимо использовать для передачи

командованию Туркестанской армии оперативной директивы и свежего шифра для возобновления секретных сношений по радио.

— Вы, как специалист, — сказал в заключение Главком, — должны сказать теперь же: возможно ли возложить на авиацию столь ответственную задачу и как скоро возможно реализовать ее.

Признаться в первую минуту я был несколько смущен, так как, перебрав в памяти, пока Главком излагал ставящуюся авиации задачу, все самолеты фронта, я не мог найти ни одной подходящей системы, которой можно было бы вверить как судьбу летчика, так и поручаемой ему задачи. Тем не менее, я попросил Главкома дать мне хотя бы приблизительные данные о местонахождении передовых частей Туркестанской армии и назначить ориентировочно день вылета самолета. Подошли к карте, испещренной оперативными пометками и красными флажками, обозначающими линию нашего фронта.

Точное местонахождение Туркестанских войск не было известно, но по некоторым данным можно было предполагать, что они где-нибудь в районе Актюбинска; однако, в виду того, что в этом районе орудовали многочисленные банды, являлось целесообразным остановить свой выбор на более безопасном месте, хотя бы за счет удлинения маршрута. Таким пунктом признали ст. Челкар, хотя в случае нужды можно было бы приземлиться и несколько ближе.

Таким образом, предстояло лететь от ближайшего к нашим позициям пункта до места назначения не менее 600 км, при чем большая часть пути проходила над занятой противником территорией. Предприятие становилось еще более рискованным благодаря наличию в районе Оренбурга белых авиационных отрядов, встречи с которыми в воздухе избежать было невозможно, так как, в целях легкой ориентировки, лететь надо было над линией железной дороги.

Перелет надлежало произвести при первой же возможности, но жесткие сроки не ставились, что значительно облегчало мне задачу. Через минуту я уже доложил Главкому свои соображения. Задача являлась для авиации весьма трудной, требуя для своего выполнения хорошего самолета и надежного во всех отношениях экипажа. Со вторым делом обстояло благополучно, так как в моем распоряжении имелось много летчиков, которым я мог бы смело доверить выполнение перелета; что же касается самолета, то такового, могущего быть пущенным в полет в ближайшие же дни — не было у меня да и вряд ли можно было найти в Республике. От него требовалась хорошая скорость, надежный мотор (обязательно автомобильного типа) и способность держаться в воздухе без возобновления запасов горючего не менее 6-7 часов. Ни один из самолетов, состоящих на вооружении авиационных частей фронта, не удовлетворял этим требованиям, да и состояние их в данную минуту желало много лучшего. Единственно пригодным для этого перелета я считал вывезенный мною в начале года с Западного фронта пленный немецкий самолет системы „Альбатрос“ малоизвестного нам типа „17“. Он находился в одной из тыловых авиачастей и ремонтировался для меня после больших повреждений, полученных им при перевозке по железной дороге. Подготовка его к этому полету, в случае форсирования темпа ремонта,

могла занять не менее двух недель, так что о перелете в Туркестан раньше этого минимального срока говорить не приходилось.

Итак, считая перелет принципиально выполнимым нашими средствами, я обуславливал его осу-



Из гражданской войны. Первая проба совместной работы привязного аэростата с бронепоездом на Восточном фронте в начале 1919 г.

ществление предоставлением мне некоторого срока на подготовку самолета. Реввоенсовет согласился на это и предложил мне доставить готовый к полету самолет на ближайший к позициям аэродром не позднее 15 дней со дня заседания.

К сожалению, обстоятельства сложились так неудачно, что к назначенному сроку самолет не мог быть подготовлен, так как при доставке его по железной же дороге для ремонта в авиамастерские, он был еще раз поврежден настолько сильно, что потребовался почти восстановительный ремонт, затянувшийся почти неделю.

Ровно через три недели самолет уже был готов настолько, что смело мог быть выпущенным в ответственный перелет. Все испытания, через которые он предварительно был проведен в воздухе и на земле, показали полную пригодность его к большим перелетам, однако, использовать его так и не удалось в виду того, что за несколько дней до выхода самолета из ремонта связь с Туркестаном была восстановлена прибывшими оттуда на самолете Фарман 30 летчиком Горбуновым и его наблюдателем. Туркестанцы показали нам высокую доблесть, редкую выдержку и находчивость, выполнив свой перелет при крайне неблагоприятных метеорологических условиях и на самолете настолько ветхом, что он только по совершенной случайности не рассыпался

в воздухе. Будучи собран из двух разбитых, старых самолетов, Фарман Горбунова мог только выдержать один этот полет, и при весьма осторожной и аккуратной посадке около ст. Новосергеевка, рассыпался совершенно. Обстоятельства, сопровождавшие полет Горбунова столь интересны, что о них стоит рассказать.

После долгих и бесплодных ожиданий благоприятной погоды, — главное, попутного ветра, Горбунов поднялся со станции Мартук (около Актюбинска) и, взяв направление на северо-запад, полетел на небольшой высоте вдоль линии железной дороги. Тяжелые тучи нависли над самой гондолой самолета, от сильного мороза коченели члены, а бушевавшая внизу вьюга временами совершенно закрывала землю, а с ней и единственный ориентир — железную дорогу. Отсутствие карты, которую заменял летчикам карандашный набросок в записной книжке схемы железной дороги с обозначением некоторых названий крупных станций, делало перелет весьма рискованным, так как небольшая ошибка в счете станций легко могла посадить смелых летчиков в расположение белых войск.

Когда летчики уже пролетели полпути, их едва не постигла неудача. Зная о стоянке белых отрядов в районе Оренбурга и желая избежать встречи с неприятельскими самолетами, летчики решили обойти Оренбург с северо-востока и выйти к железной дороге севернее его. Однако, пересекая Орскую ветку, они потеряли ориентировку и продолжали путь по этой ветке, пока не обнаружили свою ошибку и не повернули на Оренбург. В районе последнего они попали в такую низкую облачность, что лететь пришлось почти над самым полотном железной дороги, при чем утерянную ориентировку восстанавливали они читая названия пролетаемых станций. Весь перелет был совершен в течение 4 часов, и над территорией противника пройдено было свыше 300 км пути.

Этот замечательный перелет, давший связь Туркестанской армии с красными войсками Восточного фронта, сильно содействовал окончательному разгрому Дутова и занятию нами Оренбурга в начале февраля 1919 г. Горбунов с наблюдателем были награждены орденом Красного Знамени и крупными денежными суммами.

Не менее замечательный перелет, также по связи с советским Туркестаном, был выполнен весной следующего года красным летчиком И. А. Буобом.

В мае 1919 года вновь понадобилось командованию восточным фронтом установить связь с отрезанным Туркестаном и в этот раз, как и зимой, единственным средством явилась та же авиация.

Полет был совершен на новом самолете Эльфауге из занятого перед тем Оренбурга на ст. Челкар. Задание Буобом было выполнено полностью и своевременно, но на обратном пути его постигла неудача, едва не стоившая ему жизни. Вылетев из Туркестана, имея пассажиром на том же самолете зав. политотделом фронта, в пути был застигнут бурей и, израсходовав в борьбе с нею весь имеющийся запас горючего, вынужден был приземиться у белых возле Илецка, не дотянув до нашей линии всего 100-120 км. О неудаче Буоба стало нам известно из случайно перехваченной радиogramмы белых. Арестованный белыми политработник был расстрелян, Буоб же заключен в тюрьму и позднее

тоже приговорен к смерти. Однако, приговор, по неизвестной причине, приведен в исполнение не был, и отважный летчик томился в тюрьме вплоть до прихода красных. Только перед самой эвакуацией города белые вновь вспомнили о красном летчике, и, спешно „разгружая“ тюрьму, вместе с другими арестованными и Буоба потащили на расстрел. Но здесь счастливый случай помог ему еще раз избежать казни: переходя с конвоем через железную дорогу у самой станции, занятой составами, Буоб бросился под вагоны и, быстро выбравшись из города, в степной траве ждал прихода наступающих войск восточного фронта...

Как же я был удивлен, когда после многих месяцев скитаний и опасных приключений, вошел ко мне в кабинет оборванный и истощенный летчик Буоб и приложив руку к рваному козырьку, скромно доложил:

— Приказание ваше о перелете в Туркестан выполнил. На обратном пути вынужден был опуститься у белых, но бежал из-под расстрела, и в ваше распоряжение прибыл.

За свой подвиг Буоб был награжден орденом Красного Знамени.

Описанием действий Красной авиации в период уфимских боев в мае—июне 1919 г. закончу мои краткие воспоминания.

В предстоящей летней операции Восточного фронта на Южную группу последнего возлагалась задача по овладению районами Уфы и Стерлитамака при поддержке частей 5 армии, действовавшей в районе Бирска. К весне были закончены все необходимые перегруппировки, и к концу мая армии уже были вполне готовы к наступлению.

Противник для организации контр-маневра предполагал использовать сильный естественный рубеж р. Белой, в низовьях которой у него сосредоточивалась довольно сильная ударная группа полков.

Прологом к уфимской операции послужила встреча армии с этой ударной группой противника, успевшей переправиться на левый берег р. Белой.

Сражение, завязавшееся между ними 28 мая, уже на следующий день завершилось серьезным поражением ударной группы белых, отброшенной обратно за р. Белую. 5 же армия в своем поступательном движении увлекала за собой соседние армии, которые, однако, встретили упорное сопротивление противника, успевшего организовать оборону на р. Белой.

В ночь с 7 на 8 июня нами была произведена первая попытка переправиться через р. Белую, но вражеская артиллерия не позволила нам навести понтонный мост. Только в порядке частного почина эта неудача была исправлена на следующий день переправой наших войск через р. Белую северней р. Уфы. Брошенными сюда силами противник был сбит, и 9 июня красные войска вошли в Уфу.

Бой за Уфу продолжался 3 дня. Между нашими пехотными частями шло соревнование в смелости и лихости атак. Сплошь и рядом дело доходило до упорных рукопашных схваток. Наши войска, не взирая на бешеный артиллерийский огонь противника, шли все время вперед, стремительно уничтожая все попадающиеся на пути препятствия. Не отставала от земных собратьев и наша красная авиация, давшая единственный в истории русской авиации пример непосредственного участия самолетов во взятии не-

приятельского города, и производшая большую вспомогательную работу в подготовительный период уфимской операции.

5 июня, когда неприятель готовил ночью

воляла форсировать реку. Тогда была брошена на помощь авиации, которая совместно с нашей артиллерией заставила замолчать неприятельские батареи и обеспечила нашим войскам беспрепятственную пере-

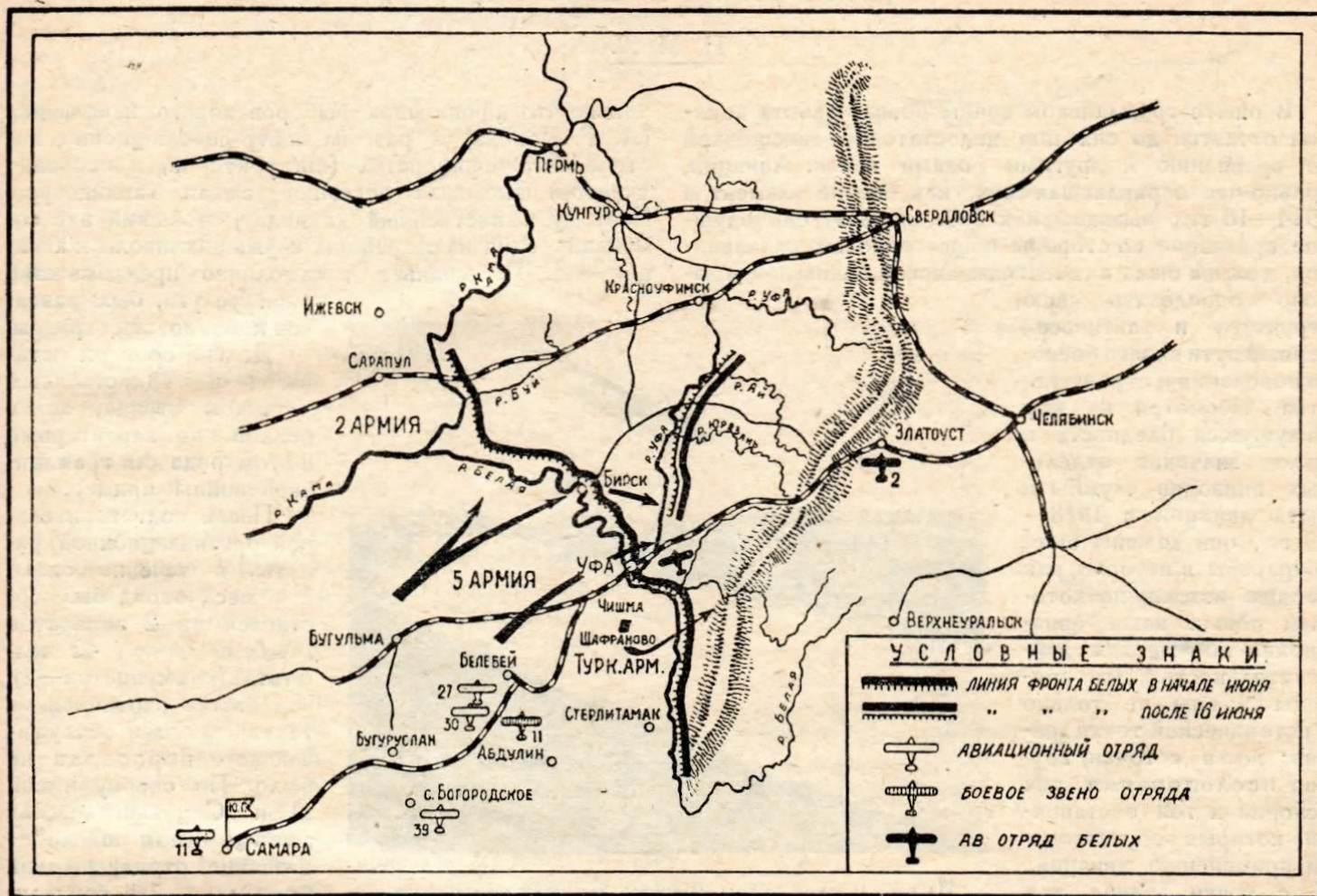


Схема 2. Линия фронта и дислокация наших и белых авиачастей в Уфимском районе.

переправу своих войск через р. Белую, летчики 5-й армии в полночь атаковали нависающий понтонный мост, забросав его бомбами и обстреляв его сверху пулеметным огнем. В дни, предшествовавшие падению Уфы, летчики залетали в глубокий тыл противника и, доставляя ценные сведения о нем, смелыми налетами и умелым бомбометанием сеяли панику и вносили расстройство в ряды белых. Разрушая бомбами железно-дорожные пути и мосты, приводя в расстройство батареи и обозы белых, красные летчики способствовали успешному наступлению наших войск и ускорили эвакуацию Уфы.

Самая ценная и наиболее интенсивная за все это время боевая работа, не имеющая в прошлом прецедента, была проделана авиацией во время боев при взятии Уфы. Как и в период, предшествовавший этим боям, авиация непрерывно обслуживала войска, неся боевую службу как днем, так и в ночное время. Несколько ночей подряд самолеты делали налеты на Уфу и ее окрестности, и усиленными бомбардировками давили на психику населения и белых войск.

В последний день боев под Уфой авиация дала редкий пример согласованных действий с земными войсками. Перед переправой наших войск на правый берег р. Белой, у дер. Александровка, неприятельская артиллерия своим огнем долгое время не поз-

праву. Самолеты кружились над неприятельскими батареями в районе Чистый—Уфа—Ураково—Александровка и повторными атаками рассеивали деморализованную бомбами и пулеметным огнем орудийную прислугу; красная артиллерия открыла ураганный огонь по орудиям белых; понтонеры лихо навели мост. Удачное маневрирование наших частей решило исход боя. Почти весь день самолеты охраняли переправу наших войск от летчиков противника.

Перед вступлением наших войск в Уфу красные летчики стаями летали над городскими кварталами, поражая пулеметным огнем с небольшой высоты последние неприятельские части, засевшие в городе.

Так согласованные действия авиации с пехотой и артиллерией и искусство наших саперов одолели все трудности переправы через реку Белую и поставили противника в положение, результатом которого явилось его паническое и беспорядочное бегство.

После занятия Уфы красные летчики бросились преследовать отступающего противника, атакуя обращенные в бегство колонны людей и его многочисленные обозы. Как и под Казанью в предшествующем году, эти стремительные нападения наших летчиков вносили в ряды противника панику и смятение, вынуждая его бросать на ходу драгоценное имущество и вооружение.

ИЗ БОЕВОГО ОПЫТА 41-го АВИАОТРЯДА НА ВОСТОЧНОМ ФРОНТЕ

(Октябрь 1918 г.—март 1919 г.).

Н. М. Л.

В опыте гражданской войны боевая работа авиации остается до сих пор недостаточно освещенной по сравнению с другими родами войск. Авиация, только-что оправдавшая себя, как боевой элемент в 1914—18 гг., вызвавшая к себе впервые единодушное признание со стороны общевоинских начальников, должна была в годы гражданской войны почти заново определять свою структуру и тактически верные пути своего боевого поведения и строительства. Несмотря на всю кажущуюся бледность и малое значение отдельных эпизодов службы и быта авиации в 1918—20 гг., они должны быть сохранены в истории, как первые истоки, по которым пошла наша авиационно-тактическая действительность. Эти эпизоды важны не только с исторической точки зрения, но и с точки зрения исследования тех условий и той обстановки, которые сопутствовали применению авиации, и с точки зрения тех причин, которые не позволили сделать ее применение более рентабельным, более эффективным.

Вот почему и представляемый в этом очерке опыт первоначальных действий 41-го авиаотряда заслуживает своего сохранения, как один из редких примеров, где для боевого обслуживания войск было произведено формирование авиачасти путем использования школьного имущества и учебного персонала.

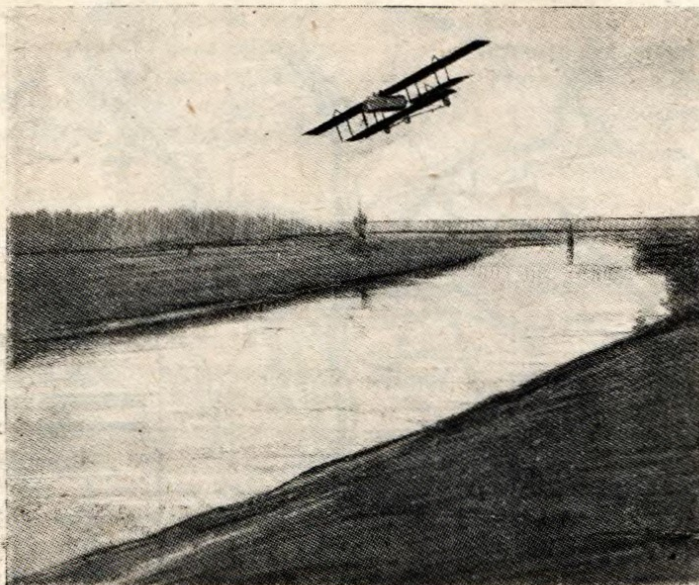
В августе 1918 года в г. Егорьевске, Московской губернии (до 1922 г.—Рязанской), прибыла для нового местопребывания 6. Гатчинская авиационная школа, основанная еще в 1912 году,—первая школа военной авиации в России. Вскоре же после ее размещения в среде ее работников возникла мысль о выделении летного отряда и отправке его на фронт. Эта мысль была тем более острой, что личный состав школы, прошедший многомесячные и многотрудные испытания в связи с эвакуацией, явился свидетелем и участником начинавшихся раскатов боевой грозы гражданской войны. Отряд было решено направить на Восточный фронт—туда, где еще недавно школа искала себе пристанища, чтобы выставить воздушный дозор там, где как-раз из среды работников школы появились изменники рабочего дела (под Казанью к белым перешел начальник школы Д. Борейко с горстью личного состава школы).

Первым затруднением при подборе отряда явилось отсутствие для него летного состава: после

только-что прошедших выборов нового начальника (Л. Г. Попова) и разгона контр-революционно настроенного офицерства (инструкторов, и особенно учлетов) вызвала опасения каждая кандидатура. Поэтому единственный кандидат, стоявший вне сомнений—один из старейших служащих школы и авиации—Д. П. Ананьев¹⁾, самолично предложивший свои услуги, был назначен командовать отрядом.

Долгий срок он оставался и единственным летчиком отряда, являясь редкий, но характерный в этом роде для гражданской войны пример.

После подготовительной организационной работы, в течение около 1½ мес., отряд был составлен из 2 аппаратов „Лебедь“²⁾ при 42 чел. штата (коммунистов—2); недостатка охотников из технического и обслуживающего персонала не было. По своему имени „1-я Социалистическая авиационная школа“—название отряду школой было дано „1-й социалистический“, но в штабе



Из гражданской войны. Фарсаль вылетает на разведку.

Авиадарма (помещался в то время в вагонах на путях Курского вокзала) отряд был переименован в общепорядковый № 41-й. Отряд получил от Авиадарма назначение в 6 армию (штаб г. Вологда) и наряд на 2 аппарата Фарман 30 (с мотором Сальмсон 140 HP) и 1 Ньюпор; однако, пригодных и свободных летчиков не оказалось и у Авиадарма.

По приказанию начавиадарма 6 (т. Буоб) отряд был переброшен в 11 армию к Вятской особой дивизии. Ее задача сводилась к освобождению от противника Ижевско-Воткинского района, клином входившего в общий фронт красных войск и связывавшего их оперативную свободу, тем более что силы красных на этом направлении были на 27% меньше (по численному значению) белых (Народная армия). Необходимость освобождения и занятия этого района усиливалось еще и потому, что район был рабочий.

После 11 дней перехода от ст. Егорьевск (Московско-Казанская железная дорога. 18—29/X), от-

¹⁾ Военный летчик Д. П. Ананьев был первым летчиком-инструктором из 6. нижних чинов (с 1912 г.); участник I Всероссийского съезда летчиков-солдат и мотористов.

²⁾ „Лебедь“—плохая переделка немецкого Альбатроса, в конструкции авиатора и заводчика В. А. Лебедева. Применялись в гражданскую войну в корпусной авиации (скорость—133 км, продолжительность полета—3 часа, грузоподъемность—160 кг, мотор Сальмсон 150 HP).

ряд остановился на ст. Чепца (участок Вятка-Пермь), как конечно-выгрузочной для дивизии, штаб которой находился в сел. Дебесы, расположенной от станции почти в 40 км. После больших поисков, в виду сильной лесистости и холмистости местности, под аэродром был выбран небольшой островок по р. Чепца (впадает в р. Вятку—приток р. Камы), близ д. Озон в 1½ км от станции. Немедленно по явке в штаб дивизии командование ее порешило использовать полученные авиасредства. Несмотря на установившиеся ежедневные, густые в осеннее время, туманы штадив требовал ежедневных полетов на разведку, преимущественно в направлении на Воткинск. Разведка, правда, лишенная конкретизации форм ее осуществления, вне постановки четких задач и связанных с нею решений, должна была стать основным видом работы отряда. Были собраны только аппараты Фарман 30¹⁾, как более удовлетворительные машины по сравнению с Лебедами, успевшими к этому времени получить печальную славу „гробов“, тем более, что для одного летчика—исполнителя боевых заданий, связанного административными обязанностями командира отряда, организационной деятельностью в связи с размещением на новом месте, работы было исключительно много. Успешному исполнению этих задач по разведке мешали не только туманы, совершенно препятствовавшие наблюдению, но и трудность ориентировки в лесах, при малом числе дорог, старых картах, слабой населенности края, растянутости линии фронтового расположения и малочисленности его бойцов. В отряде не было летчиков-наблюдателей, и никто из отряда не имел авиационно-боевого опыта. Несмотря на безрезультатность целого ряда разведок, совершавшихся на высоте, редко достигавшей 800 м, командование дивизии очень ценило факт привлечения к ней авиации, тем более, что задача авиационных средств дивизиям на нашем фронте—явление исключительное даже в опыте мировой войны. Непосредственной связи со штабом дивизии не было, и единственная попытка совершить посадку по возвращении с разведки близ

печению приема землей самолета; при этом был разбит один Фарман 30, отправленный для капиталь-

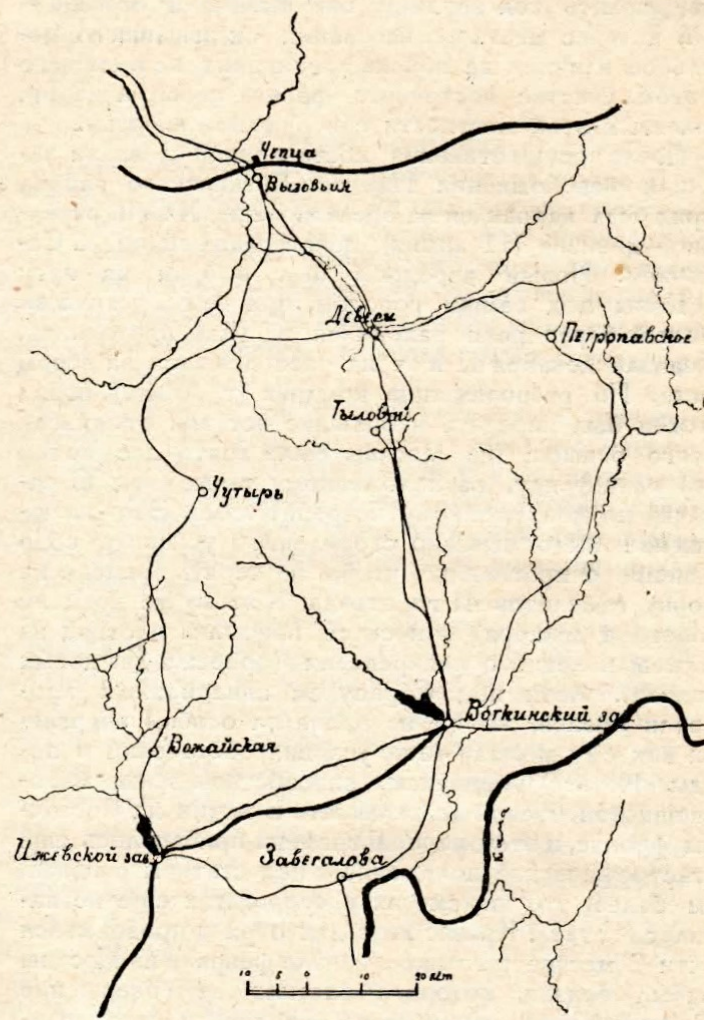


Схема 1.

ного ремонта в Москву. Штадив передавал директивы и распоряжения отряду через комиссара ст. Чепца, от которого наряжался нарочный в отряд; все это затягивало использование самолетов и мешало успеху дела.

Единственно четким заданием со стороны штадива отряду явилось требование о бомбежке плотины на озере близ Воткинского завода (см. схему № 1). Эта бомбежка должна была быть связанной с общей операцией по занятию Воткинского завода, а взрыв плотины коренным образом решал положение этого пункта. Однако туман не допустил точности бомбометания, бомбы не были сброшены на плотину и лишь терроризировали местное население. Общая операция удалась и Воткинский завод был захвачен

красными. Вполне реальной оказалась работа авиации по агитационным заданиям; полеты со сбрасыванием прокламаций, листовок и газет вызывали определенный эффект. С усилением этого вида деятельности увеличился приток перехода обманутых

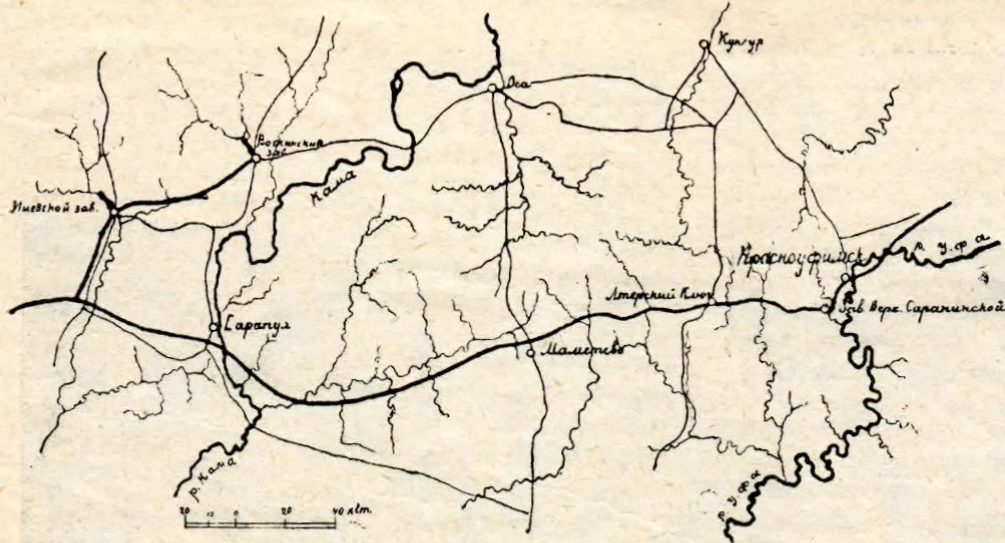


Схема 2.

помещения штаба потерпела неудачу, вследствие неподготовленности местности и непринятия мер к обес-

¹⁾ Применялись на русском фронте в империалистическую войну как армейские разведчики (скорость—135 км, продолжительность полета—4 часа, грузоподъемность—176 кг).

белых солдат, особенно усилившийся в связи с фронтовыми успехами красных войск. Так как полеты совершались только днем, они вызвали огромный интерес местного населения, оказывавшего моральное влияние на войска противника, не имевшего в этом участке восточного фронта своей авиации. Полеты в этой местности совершались впервые.

После осуществления поставленной дивизии задачи и освобождения Ижевско-Воткинского района отряд был направлен на обслуживание XXVIII стрелковой дивизии (11 армия), действовавшей под г. Сарапулом. Новый аэродром был выбран на лугу р. Камы под самым городом, при чем противоположный берег реки находился в руках противника. В начале декабря 41-й отряд расположился на новом месте. По распоряжению комдива (т. Азина) отряд должен был передать небольшие остатки от запасов своего бензина (из Москвы было взято две бочки его) авиаотряду, расположенному также под Сарапулом, но вооруженному истребителями. Это распоряжение было вызвано стремлением ускорить сбор сведений о противнике, чтобы не терять времени на сборку самолетов 41-го отряда. К этому же времени (половина декабря) относится присылка в отряд из Москвы и летного подкрепления (прибыли два новых летчика). Хотя под Сарапулом авиационный противник имелся, но он не проявлял особой энергии, так как ему мешали те же условия обстановки и погоды. Ко всем причинам, способствовавшим малоуспешности боевой деятельности авиации на Восточном фронте, в этот период времени прибавилось еще катастрофическое положение с недостатком бензина, тем более, что на смесях и суррогатах еще не научились летать. Кризис этот для отряда продолжался почти 2 месяца, и только в начале февраля из Москвы прибыл бензин, которого хватило на совершение 7-8 полетов по линии железной дороги на Красноуфимск. В Сарапуле весь отряд вступил в ВКП (б) членами и кандидатами ее; сделано это было затем, чтобы усилить моральную монолитность всего лич-

ного состава отряда и усилить прочность его среды, так как все более и более учащались расправы белых над красноармейцами, захваченными в плен. Боевые действия на этом участке фронта имели основное направление на Красноуфимск (см. схему № 2), так как вдоль железной дороги имелись, хоть и небольшие, островки признаков человеческой деятельности (деревни в 10-15 дворов). Полеты были часто связаны с глубоким проникновением вглубь неприятельской территории (почти на половину расстояния до Красноуфимска), но все же редко давали удовлетворительную оценку состояния фронта.

Так как в скором времени обозначилось усиление активности противника, вылившейся в конечном счете в наступление со стороны его (6 марта 1919 года), 41-му отряду было приказано самым срочным порядком эвакуироваться. Быстрее, чем в назначенные 24 часа, отряд снялся для перехода на ст. Свияжск. Момент новой переброски отряда заканчивает первую половину боевой деятельности отряда, совпадающей с характеристикой изживавшего себя так называемого „эшелонного“ периода гражданской войны¹⁾.

Дальнейшая боевая работа отряда прошла уже в ту пору, когда Красная армия, накопив опыт побед и наступления, получила свою боевую закалку и стала достаточно оформленной. Это описание деятельности отряда не дает ярких примеров боевой авиационной службы, но служит типичной иллюстрацией к характеристике некоторых привходящих условий и особенностей работы авиации в гражданскую войну, мешавших ее полному использованию.

¹⁾ Нельзя при разборе и оценке этой деятельности отряда упускать из виду, что работа авиации на восточном фронте в этот период времени по целому ряду объективных причин не была густой и яркой, но приучила войска ценить наличие авиасредств, ознакомила их с ними даже в том небольшом применении ее, какое она тогда имела, например с 15/XII 1918 г. по 3/III—1919 г. авиация всего фронта сделала лишь 25 разведок общей продолжительностью в 50 часов (А. Лапчинский „Красный воздушный флот в 1918—1928 гг., изд. „Военный Вестник“).



Из гражданской войны. Сгоревший самолет.

БОЕВАЯ РАБОТА 48-го АВИАОТРЯДА ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ

И. СЕЛЕЗНЕВ

Хочется вспомнить напряженную борьбу, которую вела совместно с Красной армией Красная авиация вообще, и 48-й Авиационный отряд в частности, после разгрома Южной контр-революции барона Врангеля.

В то время, когда предшественник барона Врангеля генерал Деникин наступал со своими полчищами к Туле и угрожал Москве, в это время при 85-м тяжелом бронепоезде родился в Республике 48-й Авиационный Отряд Особого Назначения, сформированный бывшим комиссаром Главвоздухфлота т. Мелведевым, назначение которого было оборонять Москву. За время формирования отряда Красная армия сломала наступление Деникина и погнала его полчища обратно на юг. Таким образом, отряду не пришлось выполнить своей первой задачи, и он был назначен на северный фронт. Обстановка на этом фронте изменилась в нашу пользу, и отряд был переброшен на западный фронт.

К моменту начала боевой работы отряд имел следующий летний состав: военлеты — бывшие офицеры царской армии: командир отряда Егоров, Васильев, Былинкин, Проневич и вольноопределяющийся, сын рабочего железнодорожника, военлет т. Дудолев. Летнабы, — тоже офицеры: Морокин и Зеневич. Мотористы: Видулич, Кузьмин, Двенянин, Арефанов и Недре, при комиссаре т. Юревице.

Офицеры-белокостники не имели никакого желания летать против своих же белых. (Это утверждение не относится к тем офицерам, которые честно служили рабоче-крестьянскому делу).

В марте месяце 1920 года отряд уже приступил в Толочине к боевой работе против бело-поляков. После нескольких боевых разведок потерпел аварию один Сопфич, который при посадке был разбит. Командира отряда, военлет Егоров, получил сильные ушибы и уехал в Москву.

В апреле месяце того же года отряд был переброшен на южный фронт, работая при 85-м тяжелом бронепоезде совместно с ранее работавшими там тремя авиаотрядами. С первых дней прибытия отряда началась усиленная боевая работа с целью наблюдения побережья Черного моря, а так же разведок и бомбометания Перекопского и Сивашского перешейков и борьба с воздушным противником, который часто делал налеты и бомбил наш аэродром на станции Сокологорная.

В день 1 мая была произведена корректировка артиллерийской стрельбы 85-го тяжелого бронепоезда, результатом чего было подбитие двух бронепоездов и тяжелой батареи противника. В этот же день было произведено бомбометание и фотографирование Сивашского перешейка.

В этот день летчики сделали по несколько посадок, пролетав по 8 часов каждый, за что военлеты Васильев и Дудолев и летнаб Сорокин (сгорел 21 мая 1923 года) были представлены командиром бронепоезда тов. Колупановым к ордену Красного Знамени.

Здесь летчикам часто приходилось сталкиваться с воздушным противником, который всегда отражался

летчиками отряда, и только один раз — 5 мая 1920 г. во время воздушного боя военлета Дудолева у последнего была пробита пулей тяга мотора, благодаря чему был порван копот. Посадка была произведена благополучно. Затем было выделено боевое звено у Аскани-Ново, где военлету Дудолеву пришлось летать на совершенно расшатанном самолете с поломанным лонжероном, который вскоре пришлось сдать в ремонт.

Таким образом, здесь пришлось летать прикомандированному к отряду военлету Иншакову одному, поднимаясь несколько раз в день и делая посадки в Чаплинке для донесения начальнику группы войск право-бережного направления. Здесь красному истребителю приходилось летать по 8 часов в день, делая по 6-8 посадок.

В начале июля Врангельская армия вылезает из Крымской норы и берет город Мелитополь, ведя наступление на гор. Александровск. Отряду пришлось отступать, а из Мелитополя эшелону отряда пришлось уходить под снарядами противника.

Боевое звено из Аскани-Ново прибыло на барже по р. Днепру в гор. Александровск, где остановился отряд, выполняя задания XIII армии. Здесь были назначены в отряд военлет Моляренко и летнабы Фрадкин и Селезнев. Все трое коммунисты. С этого времени все остальные авиаотряды были сняты с этого направления, противник же настойчиво наступал. На всем этом центральном направлении остался только один 48-й Авиатотряд с тремя самолетами.

В виду плохой связи между частями войск Командарм требовал непрерывного наблюдения за противником, так как ориентироваться в положении на фронте можно было единственно по донесениям красных летчиков. Штабом давались задания без точного указания мест, занятых противником, что усиливало трудность ориентировки „Красных орлов“. Летчики производили глубокие разведки, которые иногда доходили до 200 верст в тыл противника, и требовали более, чем по четыре часа полета.

Постоянно производились бомбометание, обстрел из пулемета кавалерии и обоза противника, чем вносилась страшная паника и расстройство в его ряды, а также сбрасывалась пудами литература, которая тоже вносила замешательство в сознание и умы обманутых царским генералом солдат.

Так при постоянных перебросках с места на место отряд проработал июнь и июль, налетав в общем количестве около 180-ти часов и сбросив до 60-ти пудов бомб, 19 пудов литературы и расстреляв не одну тысячу патронов.

Из полетов, как выдающихся, можно отметить следующие: 30 июня разведкой и бомбометанием по заданию Начвоздухфлота XIII армии в дер. Янчекрак военлетом т. Моляренко и летнабом Зеневичем обнаружена: группа кавалерии противника до 1.000 всадников и до 600 повозок, повидимому, пехотных. В эту группу сброшено 5 бомб весом в 1 п. 25 ф. и произведен обстрел из пулемета.

Над деревней Васильевкой самолет попал под сильный дождь и вынужден был идти на посадку у дер. Царицынский-Кут, но летчики были приняты за белых и усиленно обстреляны отрядом нашей кавалерии, к счастью не принеся нашим летчикам вреда. Несмотря на обстрел летчики сделали посадку в названной деревне и доложили о результатах разведки Начдиву 3. После дождя самолет поднялся снова и, сделав вторично разведку, вернулся на свой аэродром.

1 июля военлетом Дудолевым произведена разведка в районе Карачекрак, где обнаружена группа конницы противника до 1.000 всадников, которая им была разогнана пулеметным огнем.

2 июля разведка и бомбометание района Мелитополь. По заданию Начвоздухфлота XIII армии военлет Моляренко и летнаб Фрадкин над Мелитополем, на вокзал в группу эшелонов, сбросили бомбы с удачным попаданием. Вокзал и город были сфотографированы. О произведенной панике в глубоком тылу противника можно судить по белогвардейской газете („Сполах“ № 11 от 25 июля 1920 г.), издававшейся в Мелитополе и полученной случайно в отряде. Из газеты видно, что во время налета Сопфича на станции находился сам Врангель, не мало возмущенный наглостью красных летчиков, произведших столь глубокий налет. Из фотоснимка было видно, как с базара разбегается народ, что доказывает об огромной панике, произведенной этим налетом, продолжавшимся, кстати сказать, более четырех часов.

Утром я с Моляренко перелетаем из Синельникова в Софиевку, где стояло боезвено для боевой работы.

26 июля Врангель стягивает крупные силы и ведет решительное фланговое наступление с целью разбить 2-ю конную армию и отрезать г. Александровск, разбить и отрезать XIII армию, действующую в этом районе. Коварные планы Врангеля были замечены глазами красной авиации. Красным летчикам здесь пришлось

выполнять следующие три важные задачи:

1. Разведку наступающего противника.
2. Бомбометание его и обстрел из пулемета.
3. Ориентировку штаба в расположении наших частей, так как связь почти была порвана.

26 июля красными летчиками было сделано по три полета, из которых можно отметить групповой

полет на конницу противника с целью бомбометания и обстрела его.

Военлетами Дудолевым и Иншаковым на Ньюпоре были обнаружены крупные части противника, вышедшие из с. Жеребца на линию в 2-х верстах восточнее д. Павловка, на которые сброшено 6 бомб по 10 фунтов, и которые были обстреляны из пулемета.

Попадания бомб были непосредственно в конницу и близ нее, кроме того, обнаружено со ст. Общая и с Жеребца три группы, идущие на дер. Яковлевка, из которых две конных с пехотой, третья — пехота с броневином. Следует отметить полет Иншакова, который обнаружил по большаку Комышеватка — Александровск обоз противника протяжением 2 версты, впереди которого близ дороги расположилась спешенная конница до 1.000 всадников, а впереди конницы до 100 сабель наступающей кавалерии на Александровск. В спешенную конницу сброшено 2 бомбы и расстреляны все патроны. 27 июля теми же летчиками-истребителями сделаны с той же целью, что и 26 июля, 5 полетов, из которых необходимо отметить данные военлета Иншакова.

В Дарьевке, со стороны села Жеребца, под'езжают 6 бронемашин в сопровождении эскадрона конницы. В 5 верстах к югу перекрестка дорог Дарьевка — Александровск и Ново-Григорьевка — Беккеревка на поле расположилась кавалерия до 1.000 всадников и до 300 повозок разного типа и назначения. В эту группу сброшено 2 бомбы и расстреляны из пулемета все патроны. 28 июля теми же военлетами сде-

ланы с той же целью, что и в предыдущие дни, 4 полета. Во время одного из них военлет Иншаков так увлекся разведкой и обстрелом конницы противника, что не заметил, как его окружили 4 неприятельских самолета, более сильных технически и вдвое быстрее, чем его расшатавшийся Ньюпор. Пришлось принять неравный воздушный бой. Только ловкость и техника полета выручили отваж-



Из гражданской войны. Разбитый Фарсаль.

ного истребителя от верной гибели. В порыве отваги военлет Иншаков сделал 14 переворотов и несколько мертвых петель для удобной позиции для себя и несколько раз бросался в атаку на сильных, но трусливых белых врагов. С честью красный орел вышел из этой воздушной битвы: расстреляв все патроны и снизив одного из

врагов, он прилетел целым и невредимым на свой аэродром. По сведению пехоты и нашего бронепоезда снизившийся неприятельский самолет, повидимому, был подбит, но спустился в своем расположении.

30 июля в отряд прибыло подкрепление: получен Сопфич. В этот день военлет Маляренко и летнаб Фрадкин, нагрузив бомбы и забрав 12 обойных патронов, получили задание от Начвоздухфлота XIII армии срочно произвести разведку и бомбометание.

сделано три полета. При первом было обнаружено от с. Жеребца на север по большаку и полевым дорогам вплоть дер. Павловка группа кавалерии противника, по которой сброшено 6 бомб весом 3 п. 30 ф., при чем попадания были в самую гущу кавалерии, а также по этим группам расстреляны 250 патронов. Кроме того, от с. Жеребца на дер. Комышеватку, по направлению гор. Александровска, обнаружены сплошной линией в 2—3 ряда кавалерия и обоз про-



Из гражданской войны. Красный бомбардировщик „Илья Муромец“ на взлете.

Результат следующий: обнаружены в районе Щербаковка — Бураково сильные группы противника до 5 000 человек при батарее. В Щербаковке — огромный обоз, расположенный по всей главной улице деревни. В кавалерию сброшено 5 бомб весом по 3 п. 5 ф., бомбы разрывались среди неприятельских групп и в непосредственной близости от них. Те же группы обстреляны пулеметным огнем. Самолет в продолжении разведки обстреливался неприятельской артиллерией. Полет произведен при ветре 15 м/сек.

В этот же день летал военлет Дудолев. 31 июля военлет Маляренко с летнабом Селезевым получили задание произвести разведку, бомбометание и сбрасывание литературы. Задание пришлось выполнять с 11 до 2 час. дня при ветре 15 м/сек. Качка была сильная, самолет все время проваливался, но задание было выполнено целиком. Над скоплением противника было сброшено 2 пуда бомб и 1½ пуда воззваний. По возвращении обратно над гор. Ореховом сзади показался неприятельский самолет, замеченный красными летчиками, и по приближении был обстрелян летнабом Селезевым, после чего пошел на снижение. В виду продолжительности полета и сильной качки выяснить причину снижения неприятельского самолета не удалось.

К 1 августа на этом направлении сформировалась сильная красная группа под начальством военлета Павлова из нескольких авиаотрядов, боевая работа которой решила судьбу широкого наступления Врангеля. В этот же день группе пришлось перелететь на место стоянки севернее. 2 августа военлетом Маляренко и летнабами Фрадковым и Зеневичем

тивника до 3 000 человек. Во второй полет обнаружено в районе д. Павловка сильная группа наступающей кавалерии противника численностью до 3 000 всадников, в которую сброшено 12 бомб весом 3 п. 30 ф. Бомбы разрывались непосредственно в группе противника. Благодаря бомбометанию и эволюциям самолетов наша артиллерия хорошо пристрелялась к этой группе и поражала ее своим огнем. Кроме того, обнаружена конница противника по большаку от Камышеватки в 10 верстах на гор. Александровск — до 2 000 всадников.

В третий полет обнаружена кавалерия противника в районе дер. Никольская и Семеновка, действующая на север, численностью от 3 500 до 5 000 всадников. По ним было сброшено 12 бомб весом 3 п. 30 ф. и расстреляно из пулемета 8 обойных патронов. В четвертый раз на этом самолете сделали разведку военлет Егоров с летнабом Зеневичем в ту же конницу, что указана выше. Было сброшено 4 бомбы весом 2 п. 20 ф. Всего в этот день одним Сопфичем было сброшено 40 бомб весом 13 п. 15 ф. Кроме того, были сделаны три полета военлетами Иншаковым и Дудолевым. С этого дня белая армия Врангеля, не выдержав такого мощного удара сверху, стала отходить на юг, а часть перебрасываться на Каховское направление, что тоже не ускользнуло от зорких глаз красных летчиков.

Мощное июльское наступление Врангеля, благодаря которому ему пришлось отказаться и оставить линию Орехово — Жеребец — Александровск, было парализовано исключительно при активной поддержке красной авиации, что подтверждалось полученной

телеграммой Командарма XIII. „Сердечное спасибо героям-летчикам за боевую работу последних дней“.



Из гражданской войны. Проводы 48 авиаотряда на фронт.

5 августа можно было видеть многочисленные группы кавалерии противника, откатывающихся на юг. В этот день военлет Маляренко с летнабами Селезевым и Фрадкиным произвел 2 разведки с бомбометанием. При первом полете была обнаружена в северной окраине гор. Орехово и частью в городе группа противника до 2000 человек, ведущая артиллерийский бой с нашими частями, расположенными севернее Орехово. В эту группу было сброшено 8 бомб весом 3 п. и они были обстреляны пулеметным огнем. Кроме того, была обнаружена сильная группа противника численностью до 2500 человек.

На другой день была вынужденная посадка на территории противника. Встал мотор. Надо было спланировать и дотянуть до своих. Спускаются в районе Орехова. В чьих он руках? Вчера его занимали белые, а сегодня с этим вопросом сделали посадку в кукурузу наши летчики, чтобы сжечь самолет и самим скрыться. Через некоторое время подъезжает ординарец одной из наших дивизий, которая только что выбила белых из Орехова. В штабе горячо приняли красных орлов и благодарили военлета за вчерашний полет вечером с летнабом Селезевым: бомбами заставили замолчать батарею белых, что способствовало занятию гор. Орехова. При посадке самолет был подломан и его пришлось около 100 верст вести на подводах, потратив около четырех дней. Здесь летчикам пришлось испытать целые мытарства в поисках подвод. Отсутствие летчиков около четырех дней вызвали в отряде всевозможные догадки и предположения, и большинство было уверено, что они были или сбиты, или произошла вынужденная посадка в районе противника. Оба эти предположения огорчали как летчиков, так и команду

отряда. К величайшей радости всех на четвертый день подъезжают три подводы с погруженным Сопфичем. Идут черные, как цыгане от грязи и загара, наши живые покойники.

Во второй полет 5 августа в районе Новоселица обнаружена группа кавалерии и обоза противника до 2000 человек, обстреливаемая нашей артиллерией. В эту группу брошено 4 бомбы весом в 1 пуд.

Видя переброску Врангелем на Каховском направлении мощных сил, наше командование авиагруппы перебрасывает туда. Здесь красная авиация блестяще выполнила возложенную на нее задачу. Целыми эскадрильями красные летчики бомбили и, расстрелявши наступающего противника, летали по 2-3, даже по 4 раза в день, каждый раз сбрасывая на скопление противника десятки пудов бомб и стрел, обстреливая из пулемета и принося ценные данные разведки. 14 августа здесь закипела боевая работа, а 15 августа летчики группы сделали блестящий налет на колонны войск противника. В районе Куликовских и Горностаевских хуторов и Константиновка, когда 14 самолетов, снижаясь от 300



Из гражданской войны. Перед вылетом на боевую работу.

до 500 м, бомбами и пулеметным огнем рассеивали, противника, наводили страшную панику на дрогнувшую кавалерию, что дало возможность продвинуться нашим частям вперед и одержать впоследствии победу. Всего за этот полет красными летчиками сброшено 40 пудов бомб. С появлением на этом направлении красной авиагруппы деятельность противника тоже была парализована. 14 августа отрядом был получен второй Сопфич и прибыл военлет Мошкин (разбившийся 21 марта 1921 г. в гор. Киеве), который за 7 дней с летнабом Селезевым сделал в этом направлении девять полетов. На войска противника сброшено 27 пуд. 30 ф. бомб и расстреляна не одна тысяча патронов. С летнабом Зеневичем сделано две разведки и сброшено 4 пуда 20 ф. бомб. С летнабом Фрадкиным сделано две разведки, сброшено 8 пудов бомб. Всего военлетом Мошкиным сброшено 40 пудов 10 ф. бомб. Военлет Маляренко с летнабами Фрадкиным и Зеневичем за 7 полетов на вой-

ска противника в этом районе сбросили 5 бомб — 13 пудов, стрел — 5 пудов и воззваний — 3 пуда. Военлетом Ингаунисом с наблюдателями сброшено на войска противника за 11 полетов 30 пудов бомб. Благодаря такой интенсивной боевой работе красной авиации неприятель заматался и начал отступать, перебрасывая значительные силы под Александровск. 19 августа военлет Маляренко с летнабом Зеневичем обнаружили в районе Константиновка и Нижне-Серогозы эту переброску войск противника и за сильной перебрасываемой группой до 4 000 человек следили в течение двух дней, каждый раз сбрасывая на нее бомбы, воззвания и разгоняя пулеметным огнем. 21 августа названные летчики получили задание выяснить, где эта группа расположена и куда направляется, сделать посадку в Александровске и донести о результатах разведки Командарму XIII. Задание было выполнено. Над деревней Васильевкой наблюдатель замечает, что у правой плоскости оборван трос. Каждый момент грозила гибель, но опытность летчика избавляет от этого. Самолет благополучно спускается у деревни Конкриновка. Срочно

время которого совершенно рассеяны две Дроздовских дивизии и сильные части кавалерии и обоза противника, летчикам группы была выражена от лица Советской Республики глубокая благодарность командармом XIII т. Уборевичем. Кроме этого налета, красные орлы стали делать налеты на ст. Федоровка, где был аэродром противника, но это уже слишком раздражало летчиков Врангеля и они решили отомстить, что и было ими сделано утром 18 сентября. Налетели на Александровск 11 самолетов и разбомбили наш аэродром. Этот дерзкий налет вывел из строя два Сопфича, после чего отряд был отведен на пополнение, прекратив этим борьбу с Крымскими белогвардейцами.

За все время борьбы с Врангелем отрядом налетано 425 часов, из коих на долю военлета Иншакова приходится 137 часов, военлета Дудолева — 104 часа без малейшей поломки самолета, военлета Маляренко — 102 часа, военлета Мошкина — 55 часов, военлета Ингауниса — 27 часов. В отряде работали 4 краснолетнаба: Морокин (отозванный в июне для работы в штабе XIII армии, Зеневич, Фра-

дкин и Селезнев, которыми налетано 150 часов и сброшено 187 пудов бомб и 9 пудов стрел, 12 пудов литературы и расстреляно огромное количество патронов.

5 сентября в Александровске при огромном параде войск всех родов оружия произведено награждение орденом Красного Знамени 9 красных летчиков авиагруппы. Большинство летчиков получили часы с надписью: „Честному воину рабоче-крестьянской Красной армии от ВЦИК'а“. Все остальные получили разные подарки: кожаные костюмы, сапоги и проч. Красное Знамя получили военлеты Иншаков и Маляренко и летнаб Зеневич. За все время пребывания отряда на фронте надо отметить сознательное отношение всех сотрудников отряда, особенно мотористов, которые иногда проводили день и ночь за тяжелой работой не за страх, а за совесть.



Из гражданской войны. После налета на Новочеркасск. В группе участники налета тт. Рудзит и Лейланд.

было передано донесение с весьма ценными данными Командарму XIII, который представил летчиков к высшей награде — к ордену Красного Знамени.

26 августа красная авиагруппа опять переброшена в гор. Александровск. В этот день дано задание для группового полета совместно с действиями нашей артиллерии и кавалерии. Военлет Мошкин с летнабом Силезневым в группе 14 самолетов обнаружили крупные силы противника в районе южнее Эрестовки, Карачекрака и огромный обоз протяжением до 2-х верст в Карачекраки.

В колонны конницы противника — до 2.000 всадников — сброшено 6 бомб весом 3 пуда 30 ф. Попадания были в самую группу, которая рассеялась после разрыва бомб по полю, остальная часть войск обстреляна из пулемета. Все 14 самолетов были на высоте не более 300—600 м и прилетели в большинстве с пробоинами. За этот групповой полет, во



Из гражданской войны. В похоронах красных летчиков принимали участие широкие массы.

ПРОШЛОЕ И НАСТОЯЩЕЕ

С. ХОРЬКОВ

Октябрьская революция расколола командный состав старого воздушного флота на две части. Первая, очень небольшая, часть офицерства, ак-



Из гражданской войны. Из прошлого Авиашкол. Курсанты-летчики переделывают конюшню в ангар.

тивно, а чаще пассивно ставшая на сторону советской власти, честно и добросовестно работала и гибла в гражданскую войну и работает и по сие время.

Вторая—основная часть офицерства воздушного флота оказалась против советов, дралась с нами, а остатки ее рассеяны сейчас по всем уголкам земного шара¹⁾.

Собирать остатки разползшегося по всем швам старого воздушного флота, сколачивать крепкие революционные части, управлять ими и драться пришлось неученой „солдатке“, и, главным образом, наиболее квалифицированной ее части — мотористам, которые наскоро заделались летчиками и наблюдателями. (Мы знаем много примеров самовольного обучения полетам мотористов без всяких школ, да и школы выпускали часто летчика после 5-8 учебных полетов на Вуазене).

Учиться командовать было негде и некогда.

Технический состав воздушного флота в годы гражданской войны, вынесший на своих плечах всю тяжесть обслуживания „летающих гробов“, был тоже в значительной степени самоучкой (кстати сказать, я не могу припомнить ни одного инженера, который имелся бы в воздушном флоте в гражданскую войну). До всего „допирали“ своим умом ценою многих ошибок, часто жертв, но иного выхода не было.

Кончились годы гражданской войны, наступила мирная передышка, и весь воздушный флот начал расти, крепнуть и лихорадочно учиться.

И в этой учебе не малую роль играет детище революции Военная Воздушная Академия имени проф. Н. Е. Жуковского, высшее военно-воздушное учебное заведение, подобного которому нет нигде на земном шаре.

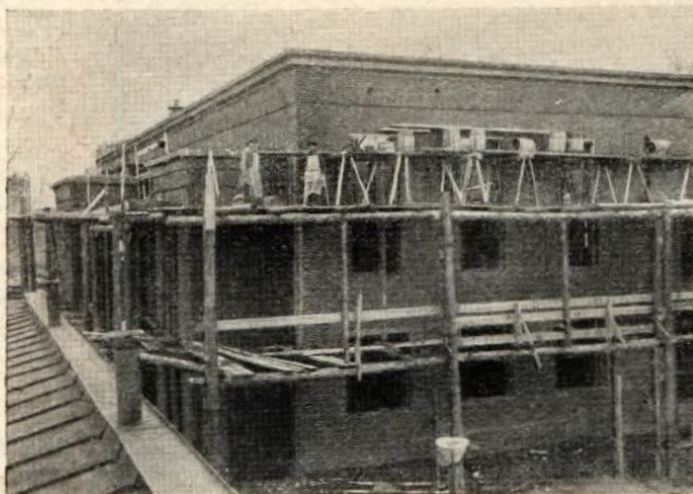
Развившись из скромного Института инженеров воздушного флота, основанного в 1919 г. профессором Н. Е. Жуковским, Военная Воздушная Академия недавно отпраздновавшая свой 5-летний юбилей, уже выросла в мощный учебный центр воздушного флота, обеспеченный двумя десятками хорошо оборудованных лабораторий, мастерскими, авиа-и воздушными частями и высококвалифицированным профессорским и преподавательским составом.

За последнее время рост Академии особенно усилился, при чем от ремонта и использования имевшихся помещений перешли к новому плановому капитальному строительству.

Учебная работа воздушного флота безусловно развивается и дает определенные благоприятные результаты для ВВС.

Помимо учебной работы, Академия разворачивает и большую научно-исследовательскую и научно-испытательную работу по заданиям НК УВВС, авиапромышленности, ВСНХ, Госплана и т. д., вырастая уже понемногу и в ученый центр ВВС.

Слушатели Академии — плоть от плоти и кровь от крови наших рабочих-крестьянских масс. На инжфакультета процент партийцев доходит до 80%, и процент рабочих и детей рабочих до 60%.



Постройка аэродинамической лаборатории.



Учебная разборка в 1922 г.

¹⁾ Найдя, кажется, главное призвание в роли ночных шоферов Парижа.

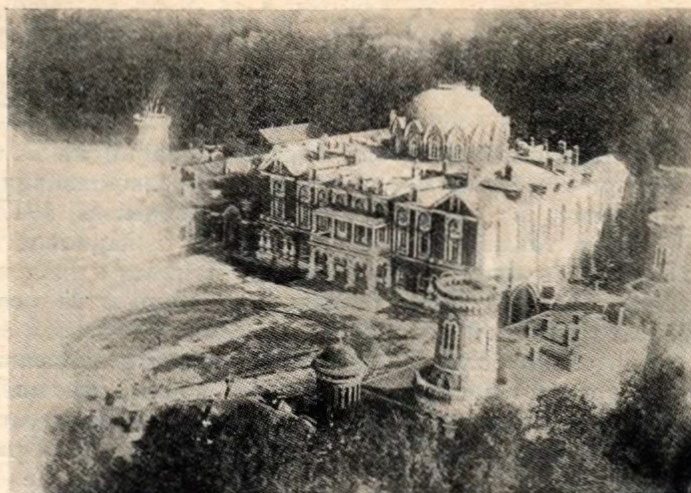
Инженерный факультет Академии успел уже выпустить свыше сотни военных инженеров-механиков воздушного флота, работающих сейчас во всех отраслях воздушного флота, авиапромышленности и научных учреждениях.

Командный факультет, выпустивший несколько десятков высококвалифицированных воздушных командиров, преобразован в Академические курсы усовершенствования начальствующего состава с отделами строевым, техническим и гражданских пилотов, на которых совершенствуются воздушники-командиры и командиры сухопутных войск с высшим военным образованием.

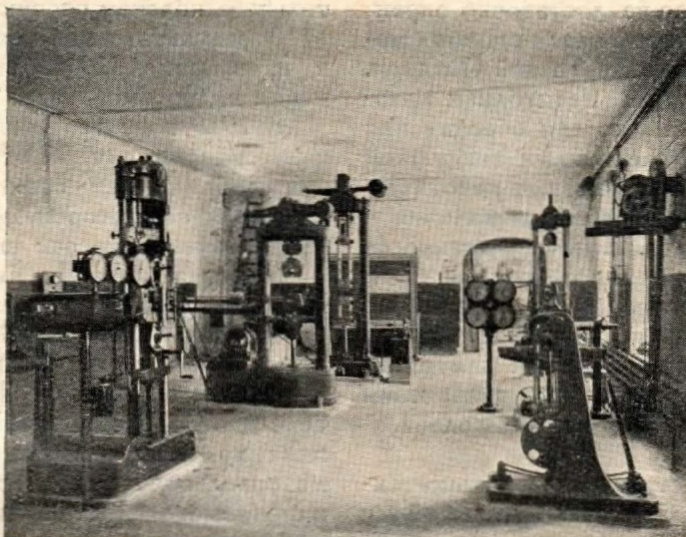
Академия по мере надобности открывает и другие периодические курсы, например, курсы НКПС для подготовки инженеров путей сообщения по воздушно-химической обороне, такие же курсы для директоров фабрично-заводских предприятий, вплоть до курсов воздушных пулеметчиков Осоавиахима.

Отличный подбор преподавательского состава и в обилие материальных средств позволяют Академии с легкостью организовывать такие курсы. Летом откроются курсы летных инструкторов ВУЗ'ов ВВС по методике полетного обучения, а с осени предполагается открытие курсов усовершенствования и специализации инженерного состава ВВС в промышленности, работающей на ВВС.

Самая тесная связь с УВВС РККА, Военной Академией, ЦАГИ, НАМИ, НИИ, ГЭЭИ и авиапромышленностью обеспечивает увязку учебной работы Академии с научной мыслью и практической жизнью.



Вид Дворца авиации с воздуха.



Часть лаборатории испытания материалов.

Военную Академию, МВТУ, Геодезический факультет межевого института, школы РККА, ГПУ и т. п.

Широко развернута общественная и партийная работа. В Осоавиахиме Академия является наиболее мощной ячейкой, проделавшей громадную работу по развитию планизма, легкомоторной авиации, воздухоплавательного спорта и т. д.

Слушателями Академии спроектировано и построено до 40 планеров, несколько авиэток, один-два легких мотора.

Эта работа отмечена рядом призов на Всесоюзных планерных состязаниях (рекорд продолжительности), на втором звездном перелете (1 и 4 призы), на воздухоплавательных состязаниях (1 и 2 призы), мировым рекордом продолжительности на авиэтке слушателя Яковлева — летчиком Пионтковским — Москва — Севастополь — Москва, отличной оценкой работы академических авиэток на Одесских маневрах и т. д.

Слушателями Академии руководится много рабочих кружков Осоавиахима.

На своей летной работе Академия понесла и ряд жертв: тт. Денисова, Ларионова, Клементьева, Попова, Любимова и др.

Такова кузница Красных воздушных инженеров и командиров наших военных воздушных сил.

В будущей войне в воздушной борьбе мы должны победить количественно сильнее противника качеством, и главным образом, качеством личного состава.

Наш высококвалифицированный рабочий-командир, рабочий-инженер воздушного флота, заряженный волей к победе своим классом и партией, будет неизмеримо выше вражеского буржуазного офицерства, и если мы побеждали неграмотные, неумелые, то, выучившись и накопив опыт, — мы победим.



Общий вид Дворца Красной авиации.

Академия ведет работу не только в своих стенах, но и авианизирует своими летными средствами

МОРСКАЯ АВИАЦИЯ В 1918 - 20 ГОДУ

Д. МУССЕЛИУС

Потеря передовых баз морской авиации на Балтийском и Черном морях и Школы морской авиации в г. Баку, в результате военных событий 1917-1918 г., а также пожар Центрального авиационного склада в Ленинграде в 1917 году привели к уничтожению большей части технического имущества и самолетов морской авиации. К середине 1918 года от сравнительно большой по численности морской авиации времен империалистической войны, имевшей в своем составе до 150 действующих гидросамолетов, остались лишь Школа морской авиации в Ораниенбауме, Школа воздушного боя в Красном Селе, испытательная станция и неработающий авиационный завод в Ленинграде.

Возникновение к этому времени контр-революционных фронтов вокруг, тогда еще не достаточно окрепшей, Советской Республики потребовало срочной мобилизации всех сил для обороны завоеваний Октября.

Организованные для защиты Республики красные озерные и речные флотилии, для обеспечения успешности боевых действий сведениями воздушной разведки о численности и расположении находящегося перед ними противника, требовали наличия в их составе авиационных средств. Задача формирования гидроавиационных частей для флотилий была возложена Высшим военным советом на Управление морской авиации, которое и приступило к их созданию.

Базами новых формирований служили: для гидроотрядов — воздушный дивизион Особого назначения в Ораниенбауме и для истреотрядов — Школа воздушного боя в Красном Селе.

Несмотря на острый недостаток материально-технических средств и самолетов, благодаря высокому революционному энтузиазму летного состава морской авиации, необходимые части были сформированы в указанный Высшим военным советом срок и выбыли на фронты на Архангельское направление, на р. Каму и на р. Волгу.

Появление на фронтах гидросамолетов в значительной мере облегчило боевую деятельность речных и озерных флотилий и подняло боевое настроение их личного состава. Обнаглевшие вследствие отсутствия воздушного противодействия белые летчики, снижавшиеся для пулеметного обстрела и бомбометания по нашим судам до минимальных высот, почти буквально „сядая на мачты“ кораблей, стали летать осторожнее и при встречах с нашими самолетами в воздухе предпочитали уходить к своим аэродромам.

Зимой 1918-19 года по директиве морского командования для каждой военной флотилии должен был быть организован гидродивизион, в составе двух гидроотрядов и одного истребительного отряда.

На непрерывные формирования новых отрядов морской авиации в 1918 году был исчерпан весь наличный запас гидросамолетов и подготовленный кадр летчиков. Общее положение Советской Республики к этому моменту было чрезвычайно неблагоприятным для организации производства новых самолетов и открытия новой школы морской авиации. В то же время пополнений как самолетов, так и летчиков ждать было неоткуда, авиационный завод в Ленинграде не работал, а существовавшая тогда в Нижнем-Новгороде Школа морской авиации бездей-

ствовала, передав большую часть своего имущества на формирование Волжского дивизиона.

Однако, несмотря на весьма ограниченные возможности и незначительные средства, ценою чрезвычайных усилий, при материальной поддержке командования Балтийским флотом и Петрокоммуну удалось наладить частично работы по постройке новых гидросамолетов на авиазаводе в Ленинграде и там же на Гутуевском острове организовать за счет самолетов испытательной станции вторую школу морских летчиков.

Заводом к 1 января 1919 года было построено из оставшихся запасов полуфабрикатов и готовых изделий около 30 шт. гидросамолетов типа „М-9“. Школа же к концу навигации 1918 года допустила к самостоятельным полетам первую группу учеников-летчиков.

В результате этой работы морская авиация имела к навигации 1919 г. в своем составе 52 действующих гидросамолета и 21 истребительный самолет.

В 1919 году гражданская война достигла наивысшего напряжения. К этому времени контр-революция собрала все свои силы, чтобы решительным ударом со всех сторон, при активной поддержке империалистических стран свергнуть Советскую власть.

Морская авиация вместе с Красным флотом и Красной армией принимала деятельное участие в отражении белых армий на Северном и Петроградском фронтах, на Волге, на Каспийском море, на Онежском озере и на Днестре. Боевая деятельность ее в этот период протекала в весьма тяжелых условиях во всех отношениях. Изношенные моторы и материальная часть, острый недостаток горючего, заменяемого различными, подчас весьма недоброкачественными, смесями из разных суррогатов, чрезвычайно увеличивали возможность вынужденных посадок на сушу и в расположении противника, где каждый попадавшийся в плен летчик и механик в лучшем случае расстреливались белыми.

Оторванность на продолжительное время от культурной и политической жизни, недостаток продуктов питания, приводившие летный состав к необходимости продолжительное время питаться одним черствым хлебом, поджаренным на касторовом масле, отсутствие необходимой полетной одежды — результатом чего было отмораживание в полетах конечностей тела, все это вместе создавало исключительно тяжелые бытовые условия боевой жизни летного состава. Однако и здесь энтузиазм и сознание своего революционного долга помогли личному составу морской авиации с успехом выполнять возложенные на него командованием оперативные задания.

Боевая деятельность морской авиации в этот период выражалась в выполнении различных оперативных задач по обслуживанию речных и озерных флотилий и в самостоятельных боевых действиях по земному и воздушному противнику.

В зависимости от тех или иных условий оперативной обстановки и района боевых действий отрядами морской авиации выполнялись задачи, начиная от одиночной разведки противника и до групповых бомбардировочных налетов в составе 18 самолетов и воздушных боев с превосходящим по числу и боевым качествам самолетов воздушным противником.

Интенсивность боевой деятельности частей морской авиации на отдельных фронтах в течение 1919 года выражается в следующем количестве налетанных боевых часов и сброшенных бомб:

На Северном фронте — налетано	345 час.	сброшено бомб	120 пуд.
На Петроградском фронте "	196 "	"	460 "
		стрел	70 "
На р. Волге "	1 200 "	"	бомб 620 "
		стрел	30 "
На Каспийском море "	435 "	"	бомб 250 "
На Онежском озере "	76 "	"	" 30 "
На р. Днестре "	180 "	"	" 40 "

Всего за истекший период времени налетано свыше 3 000 боевых часов и сброшено около 2 000 пуд. бомб и 100 п.д. стрел.

К началу 1920 года, когда в результате победоносного наступления Красной армии в течение зимы 1919 г. были окончательно ликвидированы Северный и Восточный фронты, а с началом навигации Каспийская флотилия ликвидировала своего противника на Каспийском море, и лишь на Южном фронте незначительному числу белогвардейцев удалось закрепиться в Крыму, — вся морская авиация была сосредоточена на Черном и Азовском морях. На Азовском море активная деятельность созданной там флотилии против судов противника ставила перед морской авиацией задачу разведки моря до Керченского пролива. Изношенные к этому времени боевой работой моторы и самолеты гидрочастей, а также полное отсутствие пловучих средств для оказания помощи самолетам на случай посадок в открытом море, обуславливали большой риск столь далеких полетов в открытое море и требовали от летного состава, привыкшего за предыдущий период гражданской войны к речным операциям, высоких моральных качеств. В результате разведывательной деятельности морской авиации, Азовская флотилия, своевременно предупреждаемая о появлении флотилии противника,

дважды нанесла ему серьезные поражения в артиллерийских боях 10 и 14 августа у Кривой и Обиточной Косы.

Боевая деятельность морской авиации за этот же период на Черном море выражалась в разведках побережья и районов моря на Херсонском, Очаковском и Одесском направлениях и бомбардировочных действиях по судам противника. Особенно характерна была бомбардировочная деятельность морской авиации по судам противника у Очаковской крепости. Все обстрелы Очаковской крепости крупной артиллерией с судов и барж противника (в том числе и линкора «Воля») отражались исключительно гидросамолетами. Имевшиеся в Очакове береговые батареи, вооруженные 130-мм орудиями не могли состязаться с 12-дюймовыми орудиями обстреливавшего Очаков линейного корабля «Воля».

За все время операций на Черном и Азовском морях самолетами морской авиации было налетано 1 300 боевых часов и сброшено 650 пудов бомб.

Приводимый выше краткий и весьма неполный очерк строительства и боевой деятельности морской авиации в гражданскую войну 1918-20 гг. далеко не полностью отражает ее огромное боевое значение и обширность применения в боевой обстановке гражданской войны, но и приведенных отрывочных данных достаточно, чтобы дать должную оценку той роли, которую она сыграла участием в боевых действиях на всех фронтах в исключительно тяжелых условиях минувшей гражданской войны.

Свыше 2 000 пудов сброшенных в распоряжении противника бомб и около 5 000 налетанных боевых часов свидетельствуют о той колоссальной боевой работе и пользе, которую морская авиация оказала своими действиями речным и озерным флотилиям в их героической борьбе за рабоче-крестьянскую власть в 1918-1920 годах.

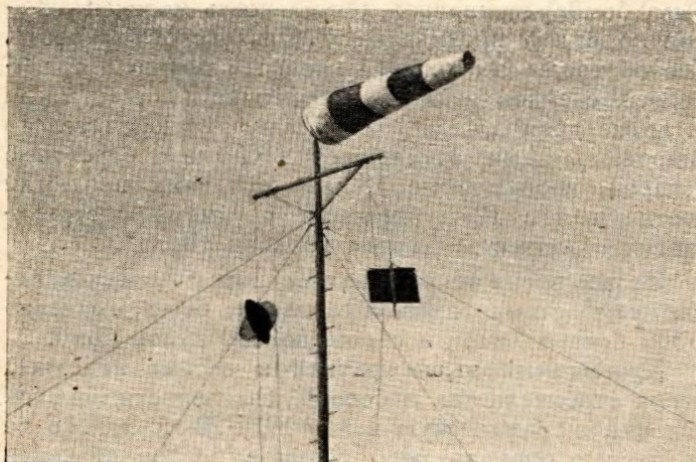


Закончилась гражданская война, и воздушники принялись за мирную учебу и подготовку. Парад на Красной площади.

ШКОЛЫ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА ЗА 10 ЛЕТ

К. КАПУСТЯН

История развития воздушных сил одновременно характеризует и развитие авиашкол. Мощь воздушных сил состоит из двух основных элементов: лич-



Полеты открыты.

ного состава и материальной части и имеет поэтому два источника пополнения: школы и авиазаводы.

Первые годы революции Красный воздушный флот жил за счет личного состава и материальной части, оставшихся от старого строя. Авиашколы первых лет революции тоже составлялись из осколков дореволюционных школ. Материальная часть и личный состав, полученные школами от старого строя, были даже хуже, чем наследство, полученное строевой авиацией, которая и в дальнейшем пополнении имела перед школами преимущество фронта перед тылом.

Но этот тыл даже в гражданскую войну стал давать фронту новое уже революционное пополнение, а к периоду окончания фронтов и в эпоху мирного строительства авиашколы являлись основной движущей силой возрождения нового революционного воздушного флота.

Героизм школьных будней эпохи гражданской войны виден из следующих очерков, взятых из воспоминаний очевидцев этого периода.

„Условия для занятий были очень трудны, так как близость фронта и наличие бандитов заставляли курсантов сменять каждый день перо и карандаш на винтовку“.

„Курсанты сами готовили себе обед, добывали продукты и доставляли их в школу, так как в школе была только одна лошадь“.

„Классные занятия периодически прекращались: мы ездили возить дрова. Выдаваемого пайка было, конечно, недостаточно. Ходили мы на Растеряевские склады и занимались разгружать вагоны с картошкой“.

„Фронт гражданской войны увеличивался, он требовал летчиков. Во что бы то ни стало нужно

было их дать. И вот 1919 год, — год жатвы, год итогов самоотверженной творческой работы. И к концу осени школа выпускает красных летунов, молодых, недостаточно технически подготовленных, но полных революционного энтузиазма“.

История авиашкол имеет 3 основных периода:

1-ый период: в эпоху гражданской войны и военного коммунизма. Период спешного сколачивания новых школ воздушного флота из остатков дореволюционных авиашкол и спешной работы по укомплектованию фронта. Этот период исчисляется годами от 1918 до 1922 года.

2-й период: перехода школ на мирное строительство, работы по накоплению педагогического состава, созданию технического и учебного оборудования, размещения школ на новых местах и попыток планового подхода к авиашкольной работе. Этот период с 1922—1924 год.

3-й период: период нормальной работы школ, собирания плодов предыдущей подготовительной работы. Период укрепления военной и учебной дисциплины, пересмотра методики, стремления к рационализации, к проверке учебных установок, внимания к деталям школьной работы. Этот период исчисляется с начала 1925 года и продолжается до сих пор. В этот период школы стали давать максимальную продукцию, улучшая с каждым годом качество выпускаемых специалистов, уменьшая аварийность и затраты на единицу своей продукции.

Это обстоятельство отразилось, конечно самым благоприятным образом на развитие наших военных воздушных сил.

Продукция школ из года в год растет, причем наибольший рост некоторые дают к 1925 году. Это объясняется тем, что в этот год происходит значительный рост развития строевых частей ВВС, требовавших срочного пополнения штатов специалистами из школ. В этот год строевые

части потребовали от школ особенно много техников специальных служб и авиамехаников, ввиду развития в этот период техники специальных служб и перехода к новой квалификации обслуживающих самолеты: к авиамеханикам, вместо прежних мотористов, занявших теперь положение подручных.

Некоторые цифры школьной продукции после 1925 года несколько

понижаются. По отношению к летчикам это понижение объясняется отказом от ускоренных курсов и отчасти вследствие увеличенного отбора в процессе обучения. Заложенная в школах продукция летчиков на будущие годы превышает выпуски прежних лет. Уменьшение продукции техников специальных служб произошло за счет переноса подготовки низших специалистов в строевые части ВВС.



Разрешение на взлет.

Уменьшение числа механиков объясняется переходом на удлиненный курс обучения. Для последующих годов в школе заложена продукция механиков, значительно превышающая продукцию прошлых лет. Мотористы стали готовиться в строевых частях.

Нужно признать, что в общем развитие сложной школьной деятельности шло согласно требованиям практической жизни. Авиашколы старались отозваться на эти требования тотчас же.

Попробуем теперь кратко охарактеризовать отдельные периоды развития школ ВВС.

1 -ый период

Для характеристики первого периода интересно определить ценность авиашкольного наследства, полученного нами от старого строя.

В середине 1917 года в России была следующая сеть школ воздушного флота (см. стр. 41).

Кроме того, в Евпатории в 1917 г. строились помещения для Школы воздушного боя.

Из этих школ только две школы — Московская и Воздухоплавательная — после Октября 1917 г. продолжали работу на своих местах. Остальные школы или распались, или эвакуировались, или были захвачены врагами.

Желательно кратко восстановить в памяти судьбу этих школ:

Гатчинская школа — при наступлении Юденича в 1918 г. погрузилась в вагоны и отбыла в направлении на Волгу. В Самаре попала в полосу фронта, оттуда — в Казань, повернула на запад к Москве и разгрузилась в Егорьевке. Образовала Егорьевскую школу летчиков и мотористов. В 1920 г. выделила из себя Зарайскую летную школу.

Одесская школа — распалась. Имущество попало в руки белых.

Харьковская школа — эвакуировалась в район Самары. Здесь была захвачена белыми и переправлена в г. Спасск близ г. Владивостока. Обслуживала Колчака. В 1923 году при ликвидации белых в Сибири трофейное имущество школы влилось в формируемую Борисоглебскую школу.

Севастопольская школа — после Октября 1917 г. вместе с Черноморским флотом перешла на сторону Советской власти. При занятии Крыма немцами была занята и разграблена последними. После немцев школу заняли деникинцы. Школа обслуживала Деникина и Врангеля. После разгрома Врангеля школа была восстановлена и усилена переводом в нее Зарайской школы.

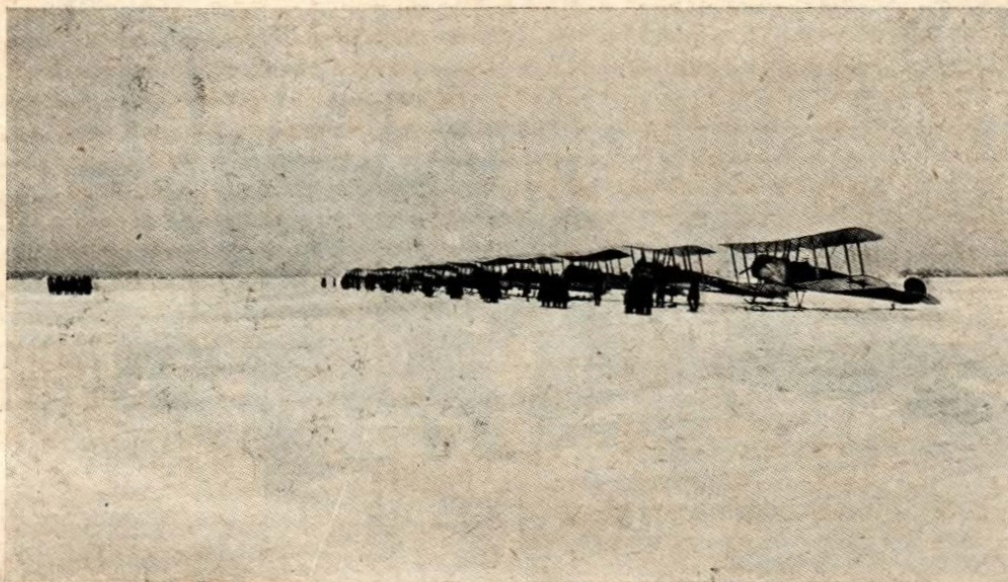
Тифлисская школа — перешла в руки меньшевистского правительства.

Бакинская школа морской авиации — попала в руки англичан, занявших Баку. При советской власти восстановлена не была ввиду неблагоприятных условий расположения школы.

Морская школа высшего пилотажа — в 1918 году воевала в качестве боевой единицы с Юденичем. Впоследствии часть состава пошла на укомплектование строевой морской авиации, часть влилась во вновь сформированную Школу морской авиации им. Троцкого, перешедшей из Балтморя на Волгу, сначала в Нижний-Новгород, затем в Самару. На Волге школа работала на барже.

Школа летчиков-наблюдателей. — В начале 1918 г. контр-революционный офицерский состав школы был разогнан моряками Черноморского флота. После этого школа, не имевшая ценного оборудования, перестала существовать.

В итоге из всей сети школ дореволюционного периода после Октября: продолжали школьную работу в рядах Красной армии — 2 школы; использовано имущество и личный состав для Красной армии — 2-х школ; разрушены или использованы врагами Красной армии — 6 авиашкол.



Начало учебных полетов в школе. Инструктора получают задание.

Вскоре после Октябрьской революции началась созидательная работа по использованию доставшегося Красной армии школьного состава и имущества и по созданию новых школ.

Эта работа велась не по плану. Школы часто создавались инициативой мест, чему способствовало отсутствие твердого руководства со стороны управления школами, так как в это время в верхах шел длительный спор за руководство авиашколами между Управлением воздушного флота и Управлением военно-учебными заведениями.

С 1 сентября 1919 года и по 1 мая 1920 года авиашколы перешли в подчинение УВУЗ'а, после чего опять возвратились в У. В. В. Ф.

К началу 1920 года уже работало 8 школ Красного воздушного флота:

- 1) Московская школа Авиации (Москва).
- 2) Егорьевская школа Авиации (Егорьевск).
- 3) Морская школа Авиации (Самара).
- 4) Воздухоплавательная школа (Петроград).
- 5) Московская школа авиационных техно-механиков (Москва).
- 6) Курсы комсостава Красного В. В. Ф. (Москва).
- 7) Авиационное отделение (летнабов) при Петроградской пехотной школе (Петроград).

8) Аэросъемочно-фотограмметрическая школа (Москва).

К концу 1922 года уже было 11 школ воздушного флота.

2-й период

Переход от эпохи военного коммунизма к новой экономической политике был переломным моментом и в строительстве авиашкол, главным образом, вследствие подхода с меркой целесообразности и экономичности как к общей сети школ, так и к внутренней структуре школ.

Это был период объединения родственных школ, перевода школ на более удобные места, уплотнения штатов школ, создания новых школ с новым назначением.

Школьное строительство в этот период согласовывалось с требованиями строевых частей воздушного флота и возможностями авиапромышленности.

К сожалению, ничтожный отпуск средств на казарменное строительство школ заставили Управление военного воздушного флота при размещении школ выбирать места в зависимости от наличия свободной казарменной площади, часто в ущерб военным соображениям и специальным требованиям, вытекающим из назначения школы. Это обстоятельство имело существенное влияние на последующую работу школ, затрудняя их расширение и дальнейшую рационализацию их внутренней работы.

3-й период школьной работы

Этот период характеризуется детальной разработкой всех вопросов уже существующей сети школ. Ко всем сторонам школьной работы работники школ и Управления ВВС стали подходить с точки зрения нормализации и рационализации.

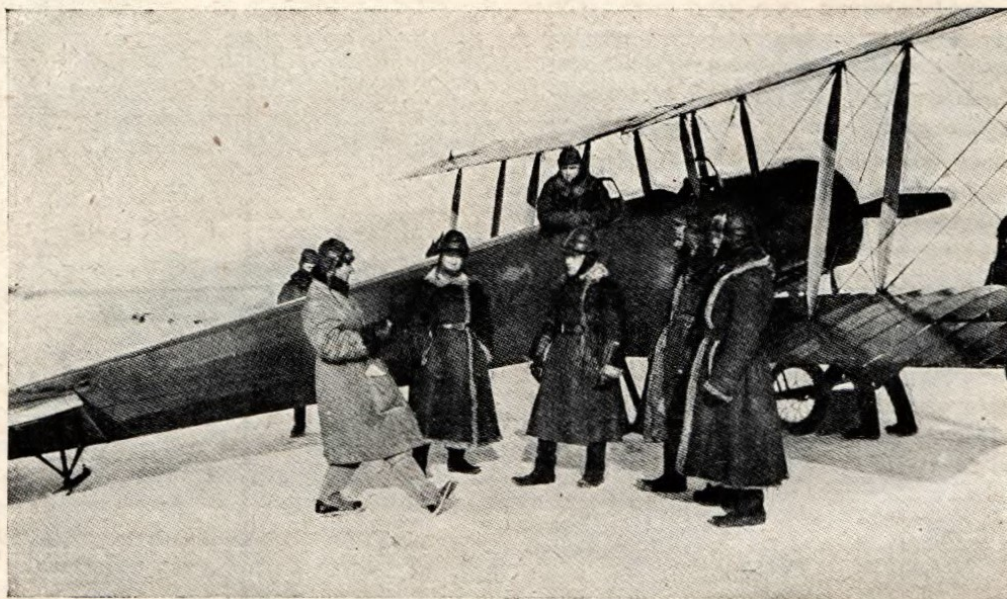
В этот период очень мало сторон школьной работы не подверглось коренному пересмотру: учебные планы и программы согласовывались с указаниями строевых начальников на недочеты школьной продукции, разбирались и испытывались новые методы обучения, приводился в систему и к однотипности состав школьных самолетов и моторов, уточнялась система комплектования школ переменным и постоян-

ным составом, разрабатывались нормы учебной работы ученика, преподавателя, летного инструктора, механика, самолета, определялись требования и детали планировки школьных аэродромов, разрабатывались технические требования и строились конструкции новых учебных и переходных самолетов, определялась полетность отдельных школ, изучалась школьная аварийность, но самое главное в этом периоде это то, что вся система школ постепенно подводилась к возможности работы по плану.

Конференция школ ВВС в марте 1926 года подытожила всю авиашкольную работу, дала увязку взглядов и мнений между руководящими работниками школ и центра, наметила пути к разрешению очередных вопросов и к пересмотру слабых сторон авиашкольной работы. Работа конференции, в большинстве своем носившая характер просмотра пра-

вильности определенных установок и норм авиашкольной работы, дала возможность подойти вплотную к плановой работе школ.

Уже с 1925 года работа школ на год вперед регулировалась планом, который часто срывался из-за отсутствия общей увязки с другими отраслями авиационной работы.



Авиашкола. Инструктор объясняет ученикам полетное упражнение.

За истекшие десять лет авиашколами проделана огромная, трудная, чрезвычайно кропотливая работа. Тот, кто знает детали авиашкольной работы, зависящей от многих факторов: сложного и точного технического снабжения, когда недостаток амортизаторного шнура может прекратить работу всей школы, от работы школьных мастерских, количества и качества учеников, аварийности, метеорологических данных, от работы других школ, — тот поймет, что фактический переход на плановую работу школ есть большое достижение, возможное только при разрешении и нормировании целого ряда сложнейших вопросов школьного дела.

Не мало еще работы по авиашкольному делу лежит впереди, но прочный фундамент для этой работы уже заложен. Второе десятилетие должно внести в авиашкольное строительство не только дальнейшую рационализацию всех сложных отраслей авиашкольной работы, но и создание новых школ заново — на основе современной техники.

Таблица сети авиашкол к середине 1917 года

Название школы	Место стоянки	Назначение школы	Характеристика состояния школы
1. Гатчинская военная авиационная школа	Гатчина	Теоретическая и летная подготовка сухопутных летчиков. При школе курсы мотористов	Школа организована в 1911 году. Имела пропускную способность около 150 летчиков в год. Одна из 2 мощных авиашкол дореволюционной России
2. Отдел Высшего Пилотажа Гатчинской воен. авиационной школы	Одесса	Усовершенствование летного состава в пилотаже (истребители)	Сформирована в 1917 г. путем выделения состава из Гатчинской школы. Расположена на месте бывшей школы Одесского Аэроклуба. Школа к планомерной работе ко времени Октябрьской революции не приступила. Особенной ценности школа не представляла
3. Отдел Гатчинской военной авиацион. школы	Харьков	Летная школа для подготовки летчиков-солдат.	Начала формироваться после февральской революции. Выделена из состава Гатчинской школы. Имела авиационное имущество и личный состав. Работы своей не развернула
4. Севастопольская военная авиационная школа.	Имела 3 отделения с отдельными аэродромами: а) Кача б) Бельбек в) Симферополь	Теоретическая (краткая) и летная подготовка сухопутных летчиков	Начала работать в 1910 г. Единственная школа, имевшая специально для авиашкол построенный городок. Пропускная способность 150—200 летчиков в год. Главный недостаток школы: расположение на берегу открытого моря (стратегически нецелесообразно) и вдали от железной дороги (20 верст)
5. Школа авиации военного времени Московского общества воздухоплавания	Москва	Подготовка сухопутных летчиков	Организована в военное время. Единственная школа, расположенная в районе вне фронтов гражданской войны Пропускная способность не более 50 летчиков в год
6. Тифлисская авиашкола	Близ Тифлиса	Подготовка сухопутных летчиков	Школа военного времени Объем школы небольшой
7. Офицерская школа Морской авиации	Баку	Школа подготовки морских летчиков	Школа переведена из Петрограда осенью 1916 г. Школа обслуживает потребность всей гидроавиации
8. Морская школа Высшего пилотажа	Красное село	Школа подготовки морских истребителей (на сухопутных одноместных самолетах)	Школа организована в 1917 году
9. Школа летчиков-наблюдателей	Киев	Школа для подготовки летчиков-наблюдателей	Школа осенью 1917 г. перешла в Евпаторию. Большого масштаба работы школа не имела
10. Военная воздухоплавательная школа	Петроград, Волково поле	Подготовка военных воздухоплавателей и разных воздухоплавательных специалистов	Самая старая из воздушных школ. Работала еще до развития авиации. Хорошо оборудованная школа

МИРОВАЯ КОММЕРЧЕСКАЯ АВИАЦИЯ

К. ПОПОВ

I. Успехи современной коммерческой авиации

Если для железнодорожного и морского транспорта толчком его особенно интенсивного развития был конец XIX века и начало XX века, для автомо-



Учебные классы N-ой эскадрильи. Занятия в моторном классе.

бильного — довоенные годы, то для гражданской авиации началом ее настоящего развития нужно считать только текущее десятилетие, так как до 1913 г. производились лишь первые „воздушные“ экспертизы, а годы войны способствовали, главным образом, прогрессу военной авиации. В настоящее время, наряду с наземными и морскими сообщениями, все большее и большее развитие получает воздушное, осуществляемое регулярно, по определенному расписанию и специальным тарифам.



Ученики-летчики изучают „теорию полета“.

Наибольшее развитие коммерческая авиация получила до сих пор в Соединенных Штатах, занимающих первое место среди других стран: Германии, Англии и Франции. Очень сильно прогрессирует

в этом отношении Испания, Италия, Дания, Чехо-Словакия и Польша, из внеевропейских стран нужно отметить еще Австралию.

Такому быстрому прогрессу коммерческой авиации сильно способствовали правительственная поддержка, широкая частная инициатива и помощь разных организаций: в Англии — воздушные клубы, в Соед. Штатах — общество поощрения и т. д. В большинстве государственных бюджетов существуют специальные значительные по своим размерам ассигнования на гражданскую авиацию. Особенно характерна в этом отношении Германия: субсидия по немецкому бюджету составила на 1926 г. в общем 27 100 тыс. марок.

Рост бюджетных субсидий в разных странах в 1926-27 гг. возрастет чрезвычайно сильно по сравнению с 1925-26 гг.; во Франции с 80 млн. франков до 120 млн.; в Чехо-Словакии с 15 тыс. крон до 31 тыс.; в Норвегии с 15 тыс. крон до 44. Значительная роль правительственного капитала в крупнейших воздушных предприятиях страны дает ему право известного контроля над коммерческим транспортом и позволяет регулировать его развитие, подчиняя не только экономическим соображениям, но и стратегическо-политическим. Кроме того, взаимная заинтересованность в установлении регулярных воздушных рейсов, особенно для стран транзитного характера: Германии — Швейцарии, Дании, лимитрофов, Польши, Австрии, Чехо-Словакии, содействует все большему и большему кооперированию капиталов и объединению воздушных компаний, усилившемуся в последние два года. Примером такой „аэро-кооперации“ может послужить линия Прага—Кельн или Мальмё—Копенгаген — Гамбург—Амстердам, которая эксплуатируется совместно с Шведско-Германско-Голландской компанией.

Однако, высокие воздушные тарифы, сравнительно с сухопутными и морскими, являются большим препятствием дальнейшему прогрессу. Правда, благодаря целому ряду мероприятий, некоторым более крупным авиационным компаниям удалось значительно снизить провозную плату. Так, например, по данным одной английской компании, стоимость одной тонны уменьшилась с 1,84 центов в 1920 г. до 54 в 1926 г. Но все-таки, как общее правило, надо считать, что воздушный билет стоит значительно дороже железнодорожного, примерно, раза в $1\frac{1}{2}$ -2 выше билета первого класса. Однако, учитывая большое будущее авиации и безусловно наблюдающееся снижение себестоимости, в связи с происходящими техническими усовершенствованиями, правительства стремятся поддержать столь важное начинание. Английское правительство, например, покрывает свыше 50% всех расходов по содержанию основных почтово-пассажирских линий, кроме того, оно субсидирует опытное авиационное строительство, постройку воздушных портов и станций, работу научных учреждений и личный состав.

С каждым годом коммерческая авиация приобретает все большее и большее значение, особенно для крупных экономических центров, связанных с дело-

выми операциями, как, например, Париж — Лондон, сообщение между которыми усилено до 3 раз в сутки, Париж — Берлин, Париж — Константинополь, Берлин — Москва, когда вопрос срочности приобретает особенное значение как в отношении быстроты передвижения, так и в отношении свободы от больших пограничных формальностей. Объектами воздушного транспорта являются почта, пассажиры, газеты, посылки, перевозка коих неуклонно растет. Из грузов перевозятся скоропортящиеся продукты, ценные товары и пересылаются деньги.

В отношении удобств передвижения и безопасности, наблюдается безусловно большой прогресс — неприятные ощущения от полета устраняют особые приборы и специальная конструкция кают. Прекрасная постановка метеорологической службы на большинстве американских и европейских аэролиниях дает возможность успешно бороться с атмосферными осадками. Наконец, вопрос об особенной опасности воздушных путешествий, по мнению многих авторитетов, в настоящее время совершенно отпадает и является предрассудком: передвижение по воздуху не более рискованно, чем по суше или по морю.

По истечении всего лишь нескольких лет большинство крупнейших мировых центров оказались уже связанными между собой аэролиниями. Так, например, из Копенгагена можно теперь достигнуть в один день Лондона, Парижа, Берлина, Брюсселя, Вены, Праги и Данцига; в два дня — Женевы, Марселя, Мадрида, Рима, Будапешта, Белграда, Бухареста, Константинополя и Варшавы.

II. Развитие коммерческой авиации в различных странах

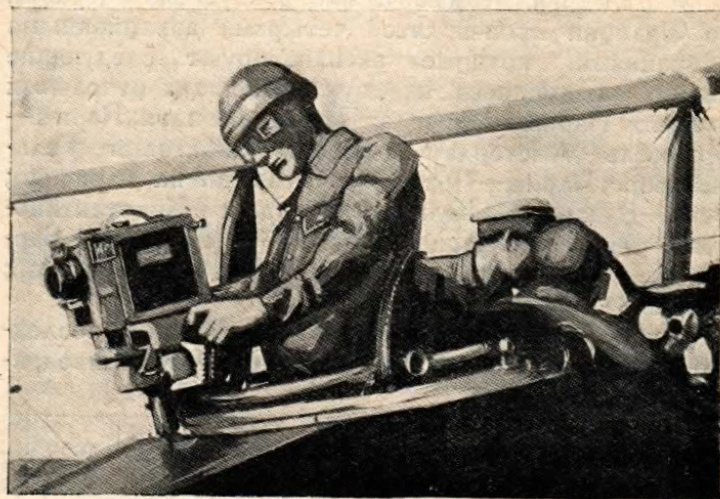
Соединенные Штаты. Ни в одной из европейских стран гражданская авиация как почтовая, так и пассажирская не достигла таких успехов, как в Соединенных Штатах. Открытие большой транс-американской линии Сан-Франциско — Нью-Йорк общим протяжением 4 240 км и введение ночных полетов было как бы новой эрой для мировой авиации.

Всего в Соединенных Штатах имеется в настоящее время около 5 000 аэропланов и около 3 608 аэродромов. Последние трансатлантические перелеты, имеющие целью не только установить рекорд, но и создать регулярное почтовое сообщение между Америкой и Европой, показали, благодаря прекрасной конструкции американских аэропланов, что это вполне достижимая задача.

Контроль над гражданской авиацией осуществляется Торговой Палатой и почтовым Департаментом, в задание которых входит регистрация и распределение воздушных сил, выдача свидетельств на право полета, экзамены пилотов, контроль над вспомогательными авиационными учреждениями, научные работы по воздухоплаванию.

Великобритания с колониями. Для Британской империи, отдаленной от континентальной Европы и с ее разбросанными по всем частям земного шара владениями, проблема быстрой связи приобретает исключительно важное значение. Особенно правильно вопрос обсуждался на последней конференции доминионов, на которой решено установить сообщения с метрополией в течение ближайших 1½-2 лет. Наибольшее развитие коммерческая авиация получила в Австралии, имеющей 3 большие

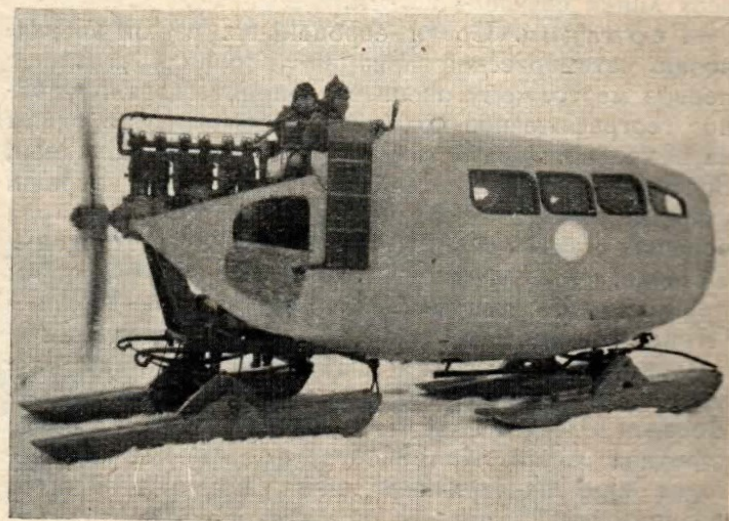
линии, протяжением в 3 270 миль; с другими материками регулярной связи почти нет. На Малайском архипелаге пока действует только одна линия Сев. Борнео — Индия. Вопрос о коммерческой авиации в Индии находится в стадии разработки. В Южной



Работа советских самолетов на культурном фронте. Киносъемка с самолета.

Африке действует одна небольшая линия Иоганнесбург — Даргэйд; также только одна линия в Канаде, где малонаселенность мало способствует развитию авиации. Зато в самой Англии гражданская авиация сделала очень большие успехи, что видно из следующей таблицы:

Время работы	Количество полетов	Пройдено миль	Перевезено	
			Пасса-жиров	Багажа тонн
С августа 1919 г. по 31 марта 1920 г.	754	168 000	1 155	46
За год кончая 31 марта 1922 г.	1 156	259 000	5 692	26
" " " 31 " 1924 "	5 012	1 004 000	15 013	427
" " " 31 " 1926 "	4 461	865 000	14 675	455



Санитарные аэросани советской конструкции.

Некоторое сокращение в 1926 году нужно объяснить установлением новых иностранных линий, конкурирующих с прежними.

Весьма важно еще отметить ничтожный процент несчастных случаев при перелетах. Так, например, с 1919 г. до сих пор на приведенное расстояние в 4 563 тыс. миль было всего четыре смертных случая.

Франция. Коммерческие воздушные операции во Франции производятся четырьмя авиационными компаниями, которые эксплуатируют следующие линии, находящиеся на двух важнейших отправных пунктах: Париж—Марсель; Париж—Лондон; Париж—Брюссель—Амстердам—Гамбург—Стокгольм—Гельсингфорс; Париж—Прага—(ответвление на Варшаву); Вена—Будапешт—Белград—Бухарест—Константинополь. Марсель—Париж; Марсель—Перпиньян—Барселона—Оран (Алжир)—Фец—Казабланка—Дакар; Марсель—Алжир.

Быстрое развитие французской авиации за последние годы достаточно ярко характеризует приведенная таблица:

Произведенная работа	1920 г.	1923 г.	1925 г.
Произведено полетов	2 400	9 951	15 372
Пройдено миль	527 850	2 103 448	2 928 447
Перевезено пассажиров	1 771	11 638	19 768
„ почты (в фунт.)	34 454	722 568	1 959 133
„ грузов („ „)	169 483	2 131 802	2 088 097

Число несчастных случаев, как и в Англии, значительно уменьшается; в 1920 г. всех несчастных случаев насчитывалось 24, из них 14 убитых и 10 раненых, в 1925 г. было всего два раненых и ни одного убитого.

Италия. Хотя первая регулярная воздушная линия Рим—Флоренция—Венеция—Триест была открыта 1 апреля 1926 г., коммерческая авиация в Италии, благодаря особому покровительству Муссолини, сделала очень большие успехи, и в настоящее время большинство крупных городов связано аэролиниями; к важнейшим из них, кроме названной, надо причислить Рим—Неаполь—Палермо; Рим—Генуя—Марсель—Барселона; Триест—Венеция—Павия—Турин; Милан—Бриндизи; Бриндизи—Афины—Смирна—Константинополь; Вена—Триест—Зара. Общая длина всех линий свыше 4 500 км.

Германия. Среди европейских стран по значению коммерческой авиации Германия занимает первое место, чему очень благоприятствовало удобное географическое положение, сделавшее ее одним из важнейших транзитных пунктов между Западной, Восточной и Центральной Европой. Через Берлин, главный авиационный центр, проходит целый ряд больших международных линий, например, Лондон—Остэнде—Амстердам—Берлин; Берлин—Данциг; Кенигсберг—Смоленск—Москва; Берлин—Кельн—Париж; Берлин—Штетин—Кальмар—Стокгольм—Гельсингфорс; Берлин—Любек—Копенгаген; Берлин—Лейпциг—Штутгарт—Цюрих; Берлин—Дрезден—Прага—Вена и целый ряд других более коротких линий. Кроме того, через Германию проходят еще иностранные линии, главным образом, французские: Париж—Константинополь и Париж—Варшава; Париж—Копенгаген. Всего в Германии в 1926 г. насчитывается 54 линии против 15 в 1922 г. общим протяжением в 20 408 км, 120 аэропланов и 110 аэродромов. О росте коммерческой авиации можно судить по следующей таблице:

Годы	Колич. полетов и % отношение к 1920=100	Пройденное расстояние		Перевезено			
		В км	В % к 1920 г. = 100	Пассажиров		Багажа	
				Число	В %	кг	В %
1920 г. .	2 386 100	480 053	100	3 975	100	17 931	100
1922 „ .	2 504 149	1 204 000	251	7 733	195	107 018	597
1924 „ .	22 457 904	2 084 621	439	12 259	308	202 808	1 128

Как видно из приведенной таблицы, развитие гражданской авиации шло очень неравномерно; с одной стороны, препятствовал переживаемый кризис, с другой—ограничения, вытекавшие из статей 198 и 203 Версальского договора; только в 1922 году опубликованные Советом Послов „девять правил“ разграничили точно понятие гражданской и военной авиации, после чего развитие пошло более быстрым темпом. Окончательно все ограничения были сняты только в декабре 1926 г. после изменения статьи пятой международной воздушной конвенции 1919 г. Громадный рост немецкой авиации за последние два года нужно приписать прекрасной организации всего воздушного дела, осуществленного при самой широкой поддержке правительства, общественных и частных организаций.

Швейцария. В виду того, что Швейцария является также важным европейским аэротранзитным пунктом, швейцарское правительство обратило очень большое внимание на развитие коммерческой авиации, ежегодно давая большие субсидии на ее нужды. Благодаря этому удалось создать ряд хорошо оборудованных воздушных портов, прекрасные сигнальные пункты, особенно для ночных полетов, метеорологические станции, большие ангары, мастерские и проч. и проч.

В 1926 году эксплуатировалось пять больших почтово-пассажирских маршрутов: Женева—Лозанна—Цюрих—Мюнхен—Вена—Будапешт; Цюрих—Базель—Париж; Базель—Женева—Лион—Париж; Базель—Штутгарт—Берлин; Базель—Цюрих—Инсбрук, и две специально для туристов.

Чехо-Словакия и Австрия. Подобно Германии и Швейцарии, Чехо-Словакия и Австрия имеют большое транзитное значение, благодаря чему в отношении авиации они занимают видное место в Европе. Кроме того, Чехо-Словакия имеет хорошо развитую авиационную промышленность. Прекрасно оборудованные заводы „Авиа“ и „Аэро“ обслуживают не только свою страну, но и снабжают Латвию, Литву, Болгарию, Финляндию и другие государства прекрасными аэропланами. На гражданскую авиацию в Чехо-Словакии делаются правительством большие ассигнования. По бюджету 1926 г. ассигновано 30 704 тыс.

Авиационным центром Чехо-Словакии является Прага, имеющая следующие воздушные линии: Прага—Брунн; Прага—Мариенбад; Прага—Либерец. Кроме того, через Прагу проходят большие французские линии: Париж—Прага—Константинополь и Прага—Варшава; немецкие: Берлин—Прага—Вена—Бреслау—Прага—Мюнхен; Бремен—Прага; польские: Варшава—Краков—Прага—польская линия.

Важнейшие австрийские воздушные линии: Вена—Будапешт; Вена—Грац; Клагенфурт—Венеция; Вена—

Зельцбург — Инсбрук; Грац — Будапешт; Вена — Берлин, линия открыта с марта 1927 г. после подписания специальной воздушной коммерческой конвенции между Австрией, Чехо-Словакией, Германией.

III. Проектируемые большие воздушные линии

Ближайшие годы будут, наверное, годами больших завоеваний мировой коммерческой авиации, судя по проектам, разрабатываемым во многих государствах. Все эти проекты ставят своей целью преодоление громадных водных и сухопутных пространств.

Особенный интерес вызывают следующие проекты трансатлантических линий; северной — Нью-Йорк — Лондон — Гамбург, и южной, более удобной для перелетов, Севилия — Буэнос-Айрес, испанский проект перелета через океан в $4\frac{1}{2}$ дня вместо 26 дней паромом, и французский Дакар — Пернамбуко — Буэнос-Айрес — 7700 км. Эти две линии имеют исключительное экономическое значение; первая из них свяжет Соединенные Штаты и мировой коммерческий центр Европы, вторая же будет содействовать дальнейшему укреплению взаимоотношений Европы с Южной Америкой, становящейся с каждым годом все более и более важным элементом мирового хозяйства. Другая группа проектов, исходящих из колониальных кругов, должна разрешить проблему связи с метрополией; к ним относятся английские проекты: трансфриканская линия — Каир — Капштадт и линия Лондон — Гази — Багдад — Басора — Калькутта — Сингапур — Австралия; бельгийский проект Брюссель — Бельгийское Конго. Третья группа проектов, разрабатываемых в СССР, среди которых надо отметить проект Брунса Ленинград — Москва — Чита — Иркутск — Владивосток — „воздушный сибирский путь“ и почтовую линию Ташкент — Кабул.

Из наиболее важных европейских проектов можно отметить трансатлантическую линию: Берлин — Мюнхен — Милан — Рим; Берлин — Женева — Марсель — Барселона; затем Бухарест — Варшава; Бухарест — Будапешт — Вена; Париж — Стокгольм — Гельсингфорс; Осло — Лондон и Осло — Берлин; Варшава — Данциг; София — Константинополь — Салоники; Прага — Кельн — Лондон — Рим — Триполи; Рим — Бриндизи — Вильна — Салоники.

Наконец, последняя группа — азиатские проекты из них нужно отметить японские: Токио — Дайрен, Осаки — Шанхай, большие маршруты: Япония — Китай — Монголия; Япония — СССР — Европа; Япония — Австрия и персидские.

Это простое перечисление пунктов, которые будут связаны в скором будущем между собой, конечно, не могут передать всей грандиозности последствий, которые будут иметь место после осуществления этих проектов. Несмотря на большой рост железнодорожной сети, есть еще много городов, не связанных ею со всем миром. Достаточно вспомнить Центральную Африку, Южную Америку, Австралию, Монголию, Западный Китай, Сибирь, Афганистан, где по сию пору процветает караванный способ сообщения; поэтому установление воздушного рейса Москва — Ташкент — Кабул, Москва — Владивосток или Каир — Капштадт произведет экономическую революцию и даст возможность использовать громадные богатства и приобщить всему миру новые земли и народы.

Для СССР, обладающей громадной территорией, во многие места которой железные дороги или другие пути не скоро получают свободный доступ, может быть использована с большим успехом авиация. Малая рентабельность или подчас убыточность не должны быть тормозом-фактором для дальнейшего развития ее.



Перевозка авиационного имущества на слонах в Афганистан.

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ У НАС

(Положение и нужды)

В. КСАНДРОВ

Гражданская авиация родилась у нас почти немедленно по окончании гражданской войны.

Уже в 1922 году организуется первое смешанное (Русско-Германское) Общество воздушных сообщений Берлин — Москва Дерулуфт. В 1923 году создаются два чисто советских общества: Добролет и Укрвоздухпуть.

При создании этих обществ и развитии их работ пришлось идти по совершенно „новым для нас путям“. „Старый порядок“ гражданской авиации не имел и не знал, и никакого наследства нам не оставил.

Первые же шаги в этой области подчеркнули наше невежество.

Мы не знали ни того, как, в какой области может быть применен самолет, ни того, какого типа нам нужны самолеты, ни того, как организационно управлять работой самолетов, как заставить это мощное оружие на театре военных действий служить восстановлению нашего хозяйства и, наконец, как обеспечить финансовую базу гражданской авиации.

Что сделано за истекшие 5 лет для решения этих вопросов, покажут некоторые данные о работе наших обществ, ниже приводимые.

А. Воздушные сообщения

Этот вид использования самолета с первых же дней создания гражданской авиации казался и наиболее бесспорным, и наиболее целесообразным. И потому все три общества начали свою работу с организации воздушных сообщений.

Вот таблица, рисующая итоги работ в этой области:

Наименование обществ	Число полетов		Пройдено км		Перевоз. пассаж.		Перев. грузов и почты	
	1923 г.	1927 г.	1923 г.	1927 г.	1923 г.	1927 г.	1923 г.	1927 г.
Дерулуфт	173	523	206 010	559 237	389	1 620	23 217	71 024
Добролет	117	1 053	48 225	610 285	229	2 693	1 995	58 864
	1924 г.		1924 г.		1924 г.		1924 г.	
Укрвоздухпуть	118	793	55 670	648 430	347	2 766	854	40 493
И т о г о	—	2 392	—	1 807 870	—	6 977	—	159 521

На первый взгляд все обстоит, как-будто бы, благополучно. Из года в год цифры растут. Коэффициенты роста достаточны. Работа линий растет во всех направлениях. Чего еще желать?

Но это на первый взгляд. Стоит только ознакомиться с результатами воздушных сообщений за границу, чтобы рассеялись миражи благополучия, навеваемые приведенными цифрами.

Число пассажиров на линиях — 1.891, не велико, так как американцы на своих линиях возят, главным образом, почту.

Несколько цифр подтвердят это:

Наименование	Год	Число линий	Пройдено км	Перевезено пассажиров	Всех грузов
Франция	1926	15	5 220 585	18 861	1 662 812
Германия	1926	47	4 949 661	55 185	808 000
Англия	1925	4	1 379 200	14 068	455 000
Швейцария . . .	1926	10	1 072 800	16 576	144 770

По последним имеющимся у нас данным за первое полугодие 1927 г. в С.-А.С.Ш. работа воздушных линий рисуется в следующем виде:

Страны	Число линий	Пройдено расстояние в км	Провезено пассажиров	Почты в кг	Груза посылок в кг
С.-А С. Ш.	13	29 572 194 ¹⁾	1 891	281 786	474 060
			395 646		

Вторая цифра 395.646 — это пассажиры, летавшие на самолетах над своими городами, наподобие того, как летают у нас при агитполетах.

Не характеризуя работы собственно воздушных линий, эта цифра указывает на то, что самолет все же становится средством массового пользования, правда пока еще в виде спорта, но чрезвычайно важно влекущего за собой расширение самолетостроения и соответствующее земное оборудование (о чем будет сказано ниже).

Можно ли сравнивать полторы сотни тысяч килограммов, перевезенных на наших линиях, с двумя почти миллионами килограммов одной только Франции, или 750 000 килограммов С. Штатов, или 7 тысяч наших пассажиров с 55 000 в Германии. Даже маленькая горная Швейцария дает вдвое более пассажиров.

¹⁾ Цифра представляет, точнее, общий итог как по линиям, так и по эпизодическим полетам.

Ясно, что наши успехи — успехи в ковычках. Они говорят не о наших победах в этой области, а всего лишь о первых детских шагах. Наш враг — буржуазный мир — шире, смелее шагает в этой новой области технической культуры, чем мы, и уходит от нас вперед.

И это тем более обидно, что, наряду с общей отсталостью, мы имеем ряд блестящих рекордных достижений.

Наш летный состав выявил выдающиеся качества и показал высокую технику как в единичных перелетах (Громов — по западной Европе и Шестаков — Москва — Токио — Москва), стоящих наряду с лучшими достижениями Запада, так и в групповых полетах (исключительный успех „звездных перелетов“, организованных Осоавиахимом нынешним летом).

Равным образом, работы наших инженеров-конструкторов, особенно ЦАГИ (группа, возглавляемая А. Н. Туполевым), сделали громадный шаг в области самолетостроения и, таким образом, у нас налицо все предпосылки для успешного самостоятельного движения вперед.

Ясно, что так дальше быть не может. Ясно, что страна должна сделать необходимые усилия, чтобы повернуть эту картину „наоборот“. Гражданская авиация СССР должна занять первое место в мире и стать независимой от техники западной Европы.

Во что прежде всего упирается недостаточно мощное развитие наших воздушных сообщений? Прежде всего — в отсутствие средств, в отсутствие обеспечения финансовой базы. Воздушные сообщения быстры, но дороги. Они требуют относительно малого основного капитала, но больших эксплуатационных расходов. Они не рентабельны. Это знает весь мир. И весь мир, строя и развивая свою авиацию, приходит к ней на помощь крупными бюджетными ассигнованиями.

Три примера:

Франция — прямых дотаций в 1927 году с 80 000 000 фр. увеличено до 120 000 000 фр., а общая смета на поддержание гражданской авиации (кроме дотаций, еще земное оборудование, ангарное строительство, метео и радио) в 1926 г. составляла 160 000 000 фр. и будет, вероятно, в 1927-28 г. повышена до 200 миллионов фр.

Германия — в 1926-27 г. — одной прямой дотации не менее 9 000 000 руб., помимо земного устройства, производимого государствами и муниципальными хозяйствами, а также и аэродромов.

Англия — прямой дотации в 1926-27 г. 2 300 000 р.

Таким образом, западная Европа дает авиации средства и земное устройство.

Что же делается у нас в этом отношении?

До прошлого, 1926 года, — сделано еще недостаточно.

Наши общества Добролет и Укрвоздухпуть были созданы общественным порывом — подпиской на рублевые акции сотен тысяч рабочих и крестьян. Но порыв — мощный стимул для начала, для первой организации дела, а постоянную систематическую работу нерентабельного предприятия и притом работу развивающуюся, растущую — обеспечить одним порывом нельзя.

Для наших воздушных сообщений, как и на западе, требуется постоянная финансовая база, обеспечивающая плановый рост авиации с достаточным темпом.

Такой базой могут явиться в наших условиях лишь бюджетные средства и средства местных организаций, заинтересованных в той или иной линии. Других финансовых баз у нас нет и не будет.

Эта связь развития наших воздушных сообщений, строительства гражданских аппаратов с государственным бюджетом и местными средствами должна быть осознана всеми.

А это значит, что дело развития воздушных сообщений у нас должно войти в общий план нашего хозяйственного строительства. Тогда, быть может, у нас не будет иметь место тот факт, что Госплан Союза в 5-летних перспективах развития хозяйства не обмолвился ни словом о воздушных сообщениях.

И этот факт имеет место тогда, когда на западе создаются почти самостоятельные министерства для управления воздушными сообщениями.

Правда, начиная с 1926 г. государство (по бюджету СССР) приходит на помощь воздушным сообщениям, уплачивая вначале 65 коп. за пройденный километр, а затем лишь убыток, но не свыше 65 коп. за пройденный километр.

Не трудно видеть, однако, недостаточность такой помощи. Ведь она лишь закрепляет данную стадию состояния воздушных сообщений, но никаких средств для усиления и развития их она не предусматривает.

Очевидно, что, если все останется здесь по-старому, то мы, чем дальше, тем больше, будем отставать в развитии наших воздушных сообщений.

Ясно, что помимо покрытия убытков от эксплуатации линий, необходимо в плановом порядке предусматривать необходимые суммы для капитальных затрат по организации новых линий и улучшению и усилению существующих.

Только при таком условии нам удастся создать и строительство собственных воздушных гражданских аппаратов и моторов к ним, и развить сеть воздушных сообщений.

Чтобы покончить с вопросами воздушных сообщений, необходимо остановиться еще на двух моментах.

Первое — это где устраивать воздушные линии.

Практика наших обществ в этом отношении больше, чем различна, она прямо противоположна.

В то время, как Добролет строит свои линии исключительно на окраинах, в районах, лишенных путей сообщения (линии в Средней Азии, Верхнеудинск — Урга), другое советское общество Укрвоздухпуть работает на линии Москва — Минеральные Воды — Баку, т. е. поддерживает воздушную связь между пунктами с прекрасным железнодорожным сообщением.

Кто прав: Добролет или Укрвоздухпуть в данных современных условиях?

Мне думается, что Добролет.

Огромные области у нас еще не имеют регулярной связи с центрами. Для примера — Хива. Чтобы добраться до нее, требуется путешествие от последней железнодорожной станции на верблюдах 10-14 дней. Самолет же этот участок покрывает в $3\frac{1}{2}$ часа. Естественно, что самолеты, обслуживающие Хиву, имеют почти 100% загрузки. Здесь самолет выполняет в полной мере хозяйственно-целесообразную задачу.

Иное дело линия Москва — Минеральные Воды — Баку. Железнодорожная связь здесь полностью и дешевле обслуживает потребности связи. Зачем же

государству терпеть убыток на каждом полете 1 000—1 200 рублей.

Конечно, в будущем, при общем росте материальных условий жизни СССР, при достаточном уплотнении темпа жизни и линии типа Москва—Минеральные Воды (если не как пассажирские, то как почтовые) будут иметь место, но сейчас при скудности наших средств было бы правильнее использовать их для создания связи с отдаленными районами.

На очереди, например, разрешение вопроса воздушной связи между Якутией и Иркутском¹⁾ и Москвой — Одессой.

Куда целесообразнее дать средства? Думается, что воздушная связь Иркутск—Якутия хозяйственно более целесообразна, чем Москва—Одесса.

Поэтому развитие линий у нас должно мыслиться прежде всего как создание и усиление регулярных связей оторванных от центров районов.

Второй момент в деле воздушных сообщений, на который следует обратить внимание — это организация земного оборудования.

Воздушный аппарат, как и автомобиль, требует соответственной подготовки земной трассы. Огромные протяжения нашего Союза полностью дадут возможность использовать преимущества воздушной связи лишь при условии ночных полетов. Потеря ночного времени почти вдвое понижает скорость воздушной связи.

Оборудование таких линий, очевидно, не по силам отдельным обществам, и разрешение этой задачи должно лечь на плечи государства и местных организаций, — последних в первую очередь по части устройства аэродромов и посадочных площадок и связи с ними.

В западной Европе отдельные города конкурируют между собой устройством и оборудованием собственных аэродромов. Например, аэродром г. Берлина гражданской авиации „Темпельсхоф“ оборудован по последнему слову техники.

В С.-А. С. Ш. насчитывается свыше 1 000 аэродромов, из них больше 200 муниципальных. К этому делу привлечены торговые палаты, клубы, спортивные организации, и расширение воздушной сети прогрессирует непрерывно. Есть города, имеющие по несколько аэродромов, например в Чикаго: 5 муниципальных и 5 частных.

По случаю перелета Линдберга из Америки в Европу, 82 города оборудовали у себя аэродромы.

По своей мощности и техническому совершенству, устраиваемые вновь аэродромы даже для Америки представляют выдающиеся достижения.

Особое внимание уделено ночному оборудованию и, например, на аэродроме в Лос-Анжелос поставлен „маяк Линдберга“ мощностью в 8 000 000 свечей.

Что же сделано по этой части у нас? Об земной организации, кроме как в технических кругах, даже и не говорят и не стремятся привлечь к ней внимание нашей общественности. Все мы знаем, какую огромную работу провел Осоавиахим, как глубоко он захватил широчайшие массы и сплотил их вокруг лозунга „Наш ответ“. Со всех сторон идут жертвования на постройку отдельных самолетов и целых эскадрилий, но что-то не слышно об устройстве аэродромов, ангаров и т. п., а ведь летная

часть без соответствующего оборудования пути — только половина дела.

На необъятном протяжении нашего Союза, кроме крупнейших центров, у нас в лучшем случае отведены места для посадок, которые мы называем аэродромами. Вдали от города, без удобной дороги, без телеграфа и телефона, без радио, без оборудования метеорологическими приборами, бензинохранилищ и т. д., а об освещении для ночных полетов и говорить не приходится.

Даже Москва гражданского аэродрома не имеет совсем.

В этой области нам предстоит проделать громадную работу и вложить в нее крупные средства.

Итак в области воздушной связи — надо это еще раз подчеркнуть — СССР резко отстает от своих конкурентов. Для радикального изменения картины надо: 1) подвести финансовую базу под нашу гражданскую авиацию; 2) перейти на воздушные аппараты собственной постройки и конструкции; 3) вести правильную политику при открытии новых линий и, наконец, 4) разрешить проблемы земного оборудования и ночных полетов.

Б. Применение авиации на хозяйственном фронте

Воздушными сообщениями исчерпывается работа Дерулуфта и Укрвоздухпути, но не работа гражданской авиации в целом. Аэроплан за последнее пятилетие получил широкое применение на ряде хозяйственных фронтов.

Работа этого рода преимущественно развивается Добролетом.

Остановимся на главнейших из них:

1) Аэрофотосъемка впервые для хозяйственных целей начала у нас применяться в опытном порядке лишь в 1924 году.

Дальнейшее развитие дела рисуется следующими цифрами:

Заснято в 1925 году	900 км ²
„ „ 1926 „	6 000 „
„ „ 1927 „	16 000 „

Чтобы дать момент для оценки этих цифр, напомним, что Германия в 1926 г. засняла 4 500 км², а С.-А. С. Ш. — 15 000 км².

Эти цифры не так убийственны для нас, как цифры воздушных сообщений. Однако, наши цифры все-таки малы. Не надо забывать, что западная Европа и даже С.-А. С. Ш. и без аэрофотосъемки великолепно изучены инструментальными методами. Старая же Россия не имела грамотных карт для огромных районов. Картографическое познание СССР — задача, решение которой выполнить должны мы, и здесь аэрофотосъемка должна явиться быстрым, мощным и дешевым способом ее решения.

К сожалению, планового подхода и в этой области мы пока не добились.

Сейчас аэрофотосъемка работает на „частного“, точнее „отдельного потребителя“. Наркомзему нужно для целей лесоустройства и правильной таксации снять лесные площади, ЦСУ желает сделать проверку показаний своих корреспондентов о посевной площади и культурах злаков — они снимают некоторые участки с дешифрировкой снимков для этих целей. Главный Хлопковый Комитет с тою же целью

¹⁾ Линия уже разрешена СТО.

снимает в этом году отдельные хлопковые районы. Отдельные города аэрофотосъемкою разрешают задачи получения своих планов. НКПС снимает частично русло реки Волги. Но планомерного заснятия целых районов для карт у нас не производится. Не делается даже использования для этих целей производимых отдельных съемок.

В техническом отношении все эти съемки в плане, без рельефа, не представляют уже сейчас для нас никаких трудностей. Можно считать, что съемка без рельефа задача, решенная на 100%.

Иное дело съемка с рельефом. В текущем году при изыскании южного участка Семиреченской дороги был сделан опыт получения рельефа путем комбинирования инструментальной и аэропланной съемки.

К сожалению, работа эта, отчасти благодаря исключительно трудным топографическим условиям, потребовала больше и средств, и времени, чем это первоначально имелось в виду. Поэтому произведенные съемки не могли быть использованы непосредственно для решения вопроса о выборе вариантов. Тем не менее работа, проделанная на южном участке

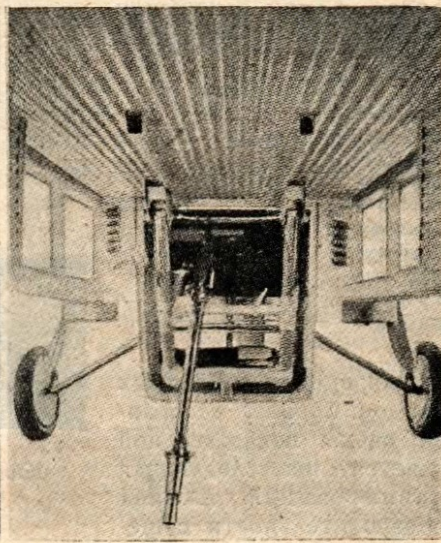
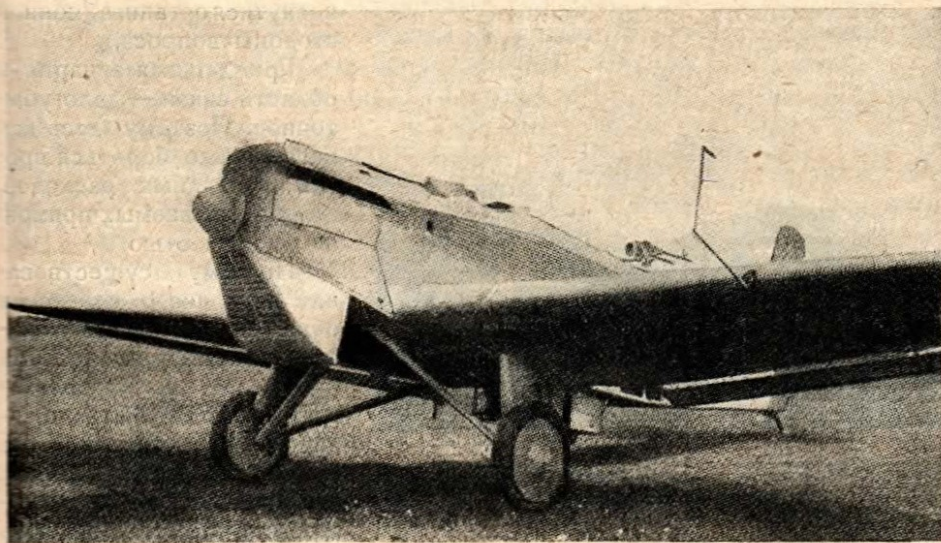
Несомненно, что и вопросы землеустройства и переселения могут также получить свое более быстрое решение при помощи фотографии с воздуха.

Для сравнения расчетов стоимости съемочных работ и затраты времени на них по земному способу и по методу аэрофотосъемки весьма показательным является следующее.

Аэрофотосъемочная партия в составе 3-х самолетов и 35-40 полевых и камеральных работников в средних широтах СССР, даже при неблагоприятных условиях погоды, может за годовой рабочий период заснять и исполнить планшеты-фотопланы на общую площадь в 8000 км², а в более южных и юго-восточных частях СССР та же партия произведет съемки и обработку фотопланшетов площади в 10000 км².

При такой производительности съемки ее стоимость, например, при условии аэросъемки лесных площадей обходится в 23 руб. за 1 км². Наземная съемка той же площади обошлась бы в 39 р. за 1 км².

При съемке значительных площадей наземными способами требуется большое число вполне подготовленных съемщиков и топографов, которых нет в



Юнкере К—39. Многоместный истребитель и самолет сопровождения. Справа спущенная под фюзеляж башня-турель
Мотор Б. М. В. 600 лощ. сил.

Семиреченской дороги, с несомненностью показала, что в методе комбинации инструментальной съемки с обычной аэрофотографической мы имеем новое средство, быстрое, достаточно точное и относительно дешевое, для изучения сильно изрезанных мест.

Таким образом, относительная неудача во времени Семиреченской съемки не может и не должна быть использована, как аргумент, против применения аэрофотосъемки при железнодорожных изысканиях. Наоборот, — семиреченский опыт убеждает, как-раз в обратном, и нужно полагать, что уже в ближайшие годы во всех предварительных изысканиях железной дороги аэрофотосъемка займет почетное место. Нужно отметить, что согласно некоторым данным специальной литературы можно ожидать, что уже в ближайшее время аэросъемка рельефа без применения инструментальной съемки будет разрешена. В печати уже имеются указания, что С.-А. С. Ш., в частности, добились определенных результатов в этой области.

СССР, и такое количество геодезических инструментов, которое промышленность СССР дать пока не в состоянии.

Методом аэросъемки, дающим одинаковую степень точности и подробности при съемке как доступных, так и недоступных пространств, можно пользоваться при съемках, всякого рода недоступных для земных измерений районов, как-то: дельт рек, плавней, болот и т. п. При аэросъемке быстро и просто получают мельчайшие подробности внутреннего расположения городов.

Однако, и в области аэрофотосъемок приходится констатировать нашу полную зависимость от западной техники. И сами фотографические аппараты, и пленки, и фотографические химикалии — все предметы импорта.

Несомненно, объем работ аэрофотосъемок будет расти и потому импортные потребности будут расти. ВСНХ следовало бы учесть это обстоятельство в своих программах развития промышленности.

Сейчас главная организационная задача здесь — это суметь использовать съемки отдельных потребителей для общих картографических целей. Думается, что эта задача вполне разрешима в наших советских условиях. Необходимо только обеспечить, чтобы съемка, производимая по заказам отдельных потребителей, заключала в себе элементы, необходимые для Картографического Управления.

Веское слово Р. В. С. в этом отношении, вероятно, оказалось бы достаточным, чтобы осуществить это условие.

В дальнейшем — плановое заснятое целых районов.

2. Борьба с вредителями. Воздушный аппарат, распыляющий яды для борьбы на больших или недоступных площадях с вредителями или их отложениями — новое оружие „смычки“ города с деревней.

Трехлетняя работа Добролета в этом отношении показана такими цифрами:

1925 г. 1926 г. 1927 г.

Опылена площадь, зараженная саранчей в гектарах	1 000	10 700	30 800
Количество выпущенного яда	— 35 тон.	93 тон.	

Для оценки различных методов борьбы с саранчей очень показательной является нижеследующая сравнительная таблица производительности существующих земных способов борьбы с вредителями:

1 ручной опрыскиватель в 1 раб. день отрабатывает	0,5 гект.
1 вьючный „ „ „ „ „	3-5 „
1 конный „ „ „ „ „	10-12 „
1 самолет в 1 раб. час отрабатывает	100 „
а в день при благоприятной погоде	до 800 „

Другими словами, чтобы заменить один самолет, надо до 80 конных или 150-200 вьючных или 1.500 ручных опрыскивателей с соответствующим количеством рабочей силы, тогда как самолет обслуживается летчиком и бортмехаником и одним рабочим для загрузки.

Очевидно, воздушный аппарат и здесь приобретает права гражданства, но действительная работа в этой области еще впереди. Пока мы боремся только с саранчей, но несомненно, что возможности использования аппарата здесь значительно шире. Воздушный аппарат-опылитель может найти себе применение везде, где борьба должна вестись на

значительных земельных участках (посевных или лесных — безразлично).

Я указал главные хозяйственные применения аппарата, но, конечно, ими не исчерпываются возможности этого применения.

Для примера укажу на двухлетнюю работу аэроплана в Белом море, во время охоты на тюленей, работу, давшую прекрасные коммерческие результаты. Что касается финансовой стороны проблемы, то естественно, что применение аппарата для хозяй-

ственных целей (помимо воздушного сообщения) должно строиться на чисто коммерческих основаниях. Только в условиях рентабельности мыслимо привлечение аппарата к служению хозяйственным целям. Поэтому эту часть работы гражданской авиации нет необходимости связывать непосредственно с бюджетом.

В заключение следует коснуться организационной стороны вопроса.

Гражданская авиация в области связи — дело убыточное. Поэтому здесь как нигде, надо бороться против накладных расходов, не оправдываемых прямою необходимостью.

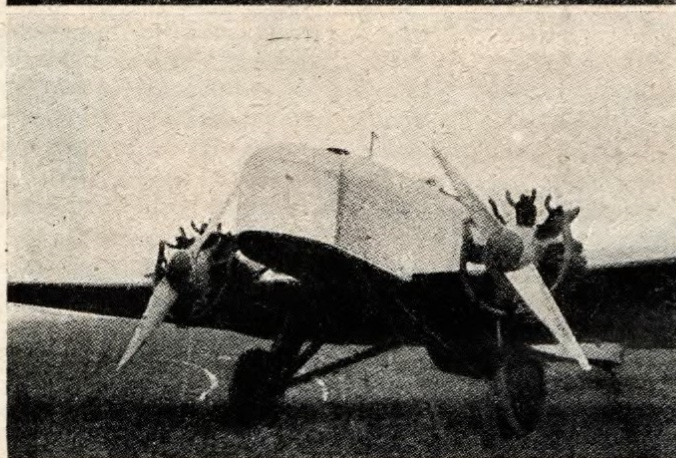
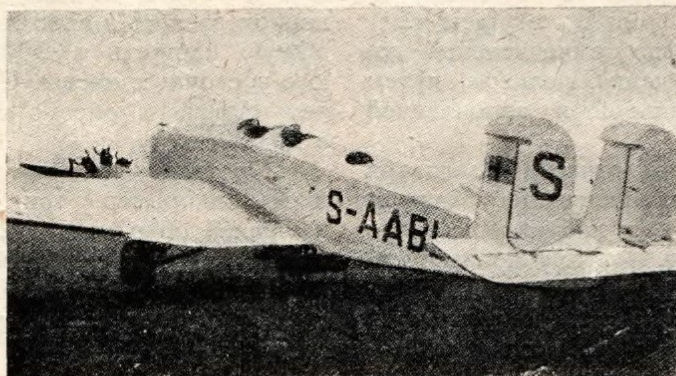
Поэтому существование двух чисто советских обществ со своими управленческими аппаратами (Добролет и Укрвоздухпуть) не может быть оправдано. Обслуживание тех линий, которые находятся, например, в ведении Укрвоздухпути, могло бы быть

полностью возложено на начальников линий, а правленческие обязанности — на правление Добролета с увеличением аппарата последнего максимум на 2-3 человека.

Что касается особой заинтересованности Украины, то таковая могла бы быть обеспечена договорным порядком конституирования аппаратов управления объединенного общества и договорным обеспечением развития харьковских мастерских Укрвоздухпути.

Гражданская авиация в СССР — детище широкого общественного почина. Необходимо, чтобы наша общественность сохранила живой интерес к делу ее дальнейшего развития. Только при этом условии возможно надеяться на то, что сознание необходимости планового хозяйства в этой области сделается общим достижением, и что приняты будут меры и найдены будут средства к повороту картины наших „успехов“ — наоборот.

Мы не можем и не должны отставать в этой области от западной Европы и мы должны стать независимыми от ее техники.



Юнкерс S=36. Самолет для фоторазведки, 2 мотора „Юпитер“ по 480 л. с.

ИЗ ОПЫТА ПРОШЛОГО

(Технические заметки)

С. ХОРЬКОВ

В гражданскую войну авиация, в силу крайней бедности нашего снабжения и слабости ремонтных средств, должна была изыскивать способы поддержания своей боевой работы как за счет всемерного использования местных средств, так и за счет полевого ремонта. Последний часто был неизбежен в силу боевой обстановки.

При этом у личного состава широко развивалась способность извернуться, найтись в трудном положении.

Сейчас наш воздушный флот неизмеримо богаче, чем был в годы гражданской войны, но умение найтись, развитие смекалки понадобятся и в будущей войне, а потому мы должны готовить себя к этому уже теперь.

Опыт гражданской войны нужно всесторонне изучить и использовать для будущего.

Я приведу на память несколько примеров смекалки, умения извернуться своими средствами. Число этих примеров можно было бы умножить в сотни раз, но я здесь не собираюсь давать рецепты на все случаи жизни, а лишь хочу подчеркнуть свою мысль.

В годы гражданской войны у нас в авиации хуже всего, пожалуй, дело обстояло с горючим. Даже немногие наши исправные самолеты месяцами стояли без горючего.

От бензина мы отвыкли в первые же месяцы войны.

Появились на свет всякие „казанские авиасмеси“, „автокопьяки“ и т. п., но и эти суррогаты присылались на фронт скудными порциями, которых хватало не надолго.

Летом 1919 г. авиация 8-й армии стояла близ станции Переездной в Донбассе. Летать приходилось очень экономно из-за нехватки горючего.

Случайно летчик Сатунин обратил внимание на зажигалки у рабочих поселка. По их словам „гас“¹⁾ они доставали на заводе, где, приехав на полугрузовике на большой химический завод, мы нашли большие цистерны с „толуолом“, о котором раньше никогда не слышали. На заводе раз'яснили, что толуол идет на изготовление взрывчатых веществ (тринитротолуол).

Это не мало нас смутило. Однако мы решили попробовать толуол в автомашине — „авось не взорвется“²⁾. (Инженерам завода мы не доверяли и к ним не обращались). Все сошло благополучно.

Летчик Хрипин расхрабрився попробовать новое открытое горючее на своем Ньюпоре. (Мы смотрели снизу и гадали: „взорвется или не взорвется“). Мотор работал вполне удовлетворительно.

В результате авиация 8-й и 13-й армии летала несколько месяцев на „своем“ горючем, отослала десятки цистерн в центр, и только наступление белых на Донбасс отрезала нас от нового „Баку“.

В январе (если память не изменяет) 1918 г. авиация старой 12-й армии сосредоточилась в районе г. Вендена.

Нажим немцев и пассивность нашего фронта потребовали спешной эвакуации авиации в г. Псков.

Сильные морозы и полное отсутствие спирта для радиаторов создали невозможность вылета.

Были посланы гонцы во все ближайшие базы, но безуспешно. 23-й корпусный авиаотряд решил задачу просто и быстро: были мобилизованы все силы — мастерские сделали самогонный аппарат, хозяйственники отпустили муку, комитетчики несли неусыпное дежурство у аппарата. В пару дней было сделано 8 ведер самогону, и мы благополучно перегнали свои Фарманы в Псков. (Искосол 12 вызывал меня, как командира отряда, для объяснений и, узнав в чем дело, благодарил отряд за революционную смекалку).

Крайняя ничтожность новой продукции наших авиазаводов, загруженность парков и баз ремонтом вынуждала авиачасти при всякой возможности производить ремонт самолетов своими средствами.

И части держались на старых механиках-фокусниках, которые, пользуясь подручными материалами и примитивным инструментом, восстанавливали вразбег битую машину по поговорке, — „придывая к оставшемуся целым контакту новый самолет“.

В авиации 8-й армии были такие „киты“ из механиков, как ныне здравствующие тт. Калнин, Новицкий, Огородний и т. д.

Особняком стоял временный полевой ремонт, выполнявшийся часто только силами экипажа, самолета, чему способствовало то, что большинство летчиков и наблюдателей вышло из мотористов.

В этой области мы имеем множество интересных случаев.

Летом 1919 г. я с летчиком Ратауш (23 авиаотряд) работали в 8-й армии на Вуазене, главным образом, по связи с отрезанными дивизиями.

Садясь на случайных площадках, мы нередко подламывали машину, которую приходилось быстро чинить только своими собственными силами и подручными материалами.

Тов. Ратауш — старый моторист — отличный знаток ремесл считал собственноручный ремонт долгом чести, даже если и можно было вызвать помощь из отряда.

На ст. Сватово мы наращивали нижний лонжерон гондолы под мотором при помощи карманных ножей, клея и мотка бечевы.

На ст. Двуречная чинили задний погнутый при посадке подкос шасси, реквизируя кузницу у кулака и уголь у попа.

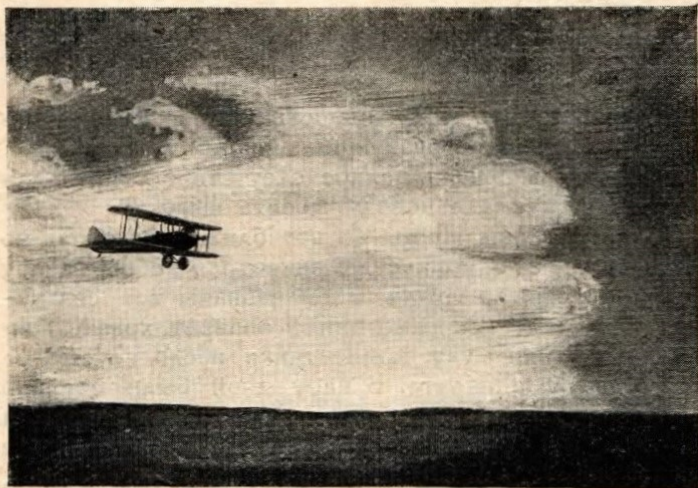
Смяв при одном из полетов переднюю часть шасси Вуазена, при чем было смято одно колесо, тов. Ратауш из пары жердей и веревок пристроил оставшееся целым колесо, и на трех колесах благополучно вернулся домой.

Летчик Орловский рассказал мне на днях из практики в Монголии в 1921 г. случаи полевой замены мандолины (костыля) Ньюпора — саперной лопатой, быстрого ремонта оковок шасси Сопвича из сошников плугов, найденных в захудалом деревенском кооперативе и т. п.

¹⁾ „Гас“ — керосин и т. п. горючее (местное название).

²⁾ Теперь все это кажется смешным анекдотом.

Боевая практика знает сотни подобных примеров, когда умение вывернуться из тяжелого положения обеспечивало выполнение боевого задания, а часто



Авиатка АИР конструкции т. Яковлева в полете.

спасало и самолет, и летчиков. Эти традиции сохраняются у старых наших практиков и до сих пор.

Всем памятен перелет польского летчика Орлинского, который, потерпев аварию у ст. Бырка при перелете Япония—Польша, приказал было механику разбирать свой Бреге и грузить его для отправки по железной дороге.

Наши Чикинские базники обрезали сломанный конец крыла, сняли обшивку для симметрии у противоположного крыла и дали возможность (к сожалению, так как Орлинский оказался по отношению к нашему Союзу неблагодарным вралем, расписав в своей книжке о перелете всякие небылицы) Орлинскому вернуться в Варшаву по воздуху.

Какие выводы следует нам сделать из вышесказанного?

Первый вывод: Предвидя возможные затруднения в снабжении, безусловно необходимо:



Авиатка „Буревестник“, конструкции инж. Невичина в полете.

1. Вести широкие исследования по замене одних нормальных материалов другими — суррогатными, но достаточно широко распространенными.

Нужно создать ряд вариантов горючих смесей, смазочных, ремонтных материалов и пр., проработав все эксплуатационные вопросы их применения.

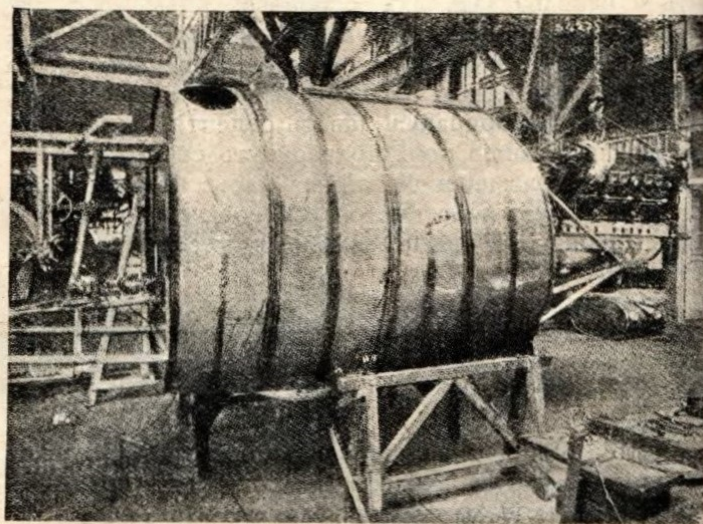
2. Изучить распределение характерных ресурсов, преимущественно в будущих прифронтовых полосах.

3. Научить наших командиров-снабженцев технически грамотно использовать местные ресурсы.

Второй вывод: Несмотря на сложность современной материальной части, и именно поэтому, нужно подготовиться к технически грамотному полевому ремонту нашей материальной части, имеющимися силами и из подручных материалов, как это уже основательно проработано у сапер и путейцев по ремонту и восстановлению мостов, или хотя бы у автомобилистов по дорожному ремонту автомашин.

Для этого необходимо:

1. Техническому составу ВВС и Военной Воздушной Академии проработать основные вопросы технически грамотного полевого ремонта и наиболее характерных приемов его, освещая их в печати. Командованию всемерно поощрять инициативу мест.



Бак трансатлантического Бреге. Описание перелета см. стр. 53.

в практике ремонта обеспечив обязательно должный технический подбор и контроль.

В военное время без ремонта в самих частях мы никак не обойдемся.

2. Всемерно повышать технические знания и ремесленные навыки у летного состава, не говоря уже о техническом.

Для этого полезно организовывать краткие курсы на местах, дать возможность летсоставу копаться в мастерских части для всевозможных поделок, хотя бы и для своих надобностей, дать возможность обзавестись на самых льготных условиях мотоциклами, велосипедами и т. д.¹⁾

Вопросы, затронутые в настоящей статье, представляются очень существенными, почему желателен отклик с мест.

¹⁾ Все это окупится стиркой. Летсостав будет ближе к своей машине, не будет бояться и покопаться в ней с засученными рукавами, сумеет и овладеть нехитрыми приемами ремесла и применить их в тяжелой боевой обстановке.

ЗА РУБЕЖОМ

ВОЗДУШНАЯ ТЕХНИКА

ВОЗДУШНЫЙ ЛОТ БЕМ'А „ЭХОЛОТ“

Для летчика всегда бывает важно знать точно положение своего самолета над землей по высоте, особенно, когда земля скрыта от наблюдения дымкой или туманом. Альтиметры-анероиды отмечают высоту полета самолета относительно уровня моря или же относительно пункта взлета, а вовсе не ту, на которой он летит над данной местностью. Кроме того, показания альтиметра всегда запаздывают и всегда зависят от атмосферных условий, меняясь от величины давления воздуха: разница в 1 м и давление дает в показании прибора ошибку на 10 м, которая при полете на малых высотах недопустима.

При посадке на большие водные пространства, или на снежную равнину, летчики с трудом определяют свою высоту даже в ясную погоду.

Указанные недостатки альтиметров неоднократно пытались устранять, вводя различные улучшения в конструкции имеющихся приборов или строя высотомеры, основанные на других принципах, а не принципе изменения давления воздуха с высотой.

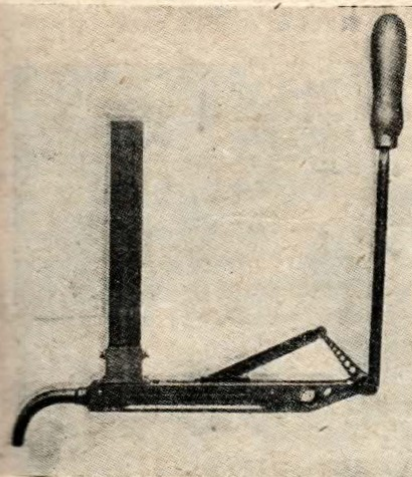
Немецкий инженер Бем демонстрировал в 1925 г. очень интересный, сконструированный им прибор—высотомер, дающий показания высоты полета над местностью. Принцип прибора „Эхолот“ Бем'а состоит в регистрации (отметке) обратной звуковой волны (эхо), являющейся отражением от поверхности земли звука, произведенного на самолете.

Первоначальные работы Бем'а над этим прибором относятся к 1913 г., но первая удачная авиационная модель была осуществлена в 1921 году. Она испытывалась и проверялась в работе на дирижабле ZR-III до 1924 г., после ряда усовершенствований опыты стали производиться и на самолетах.

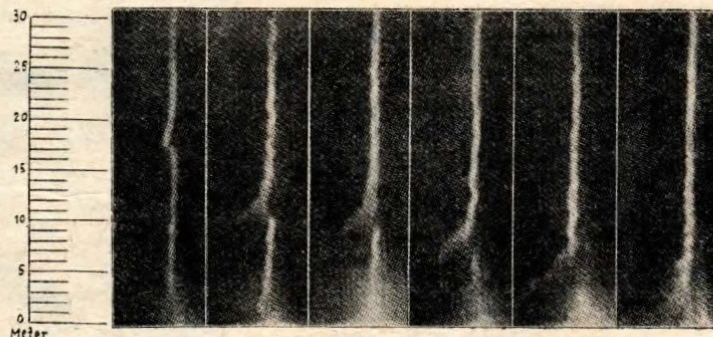
Для определения высоты полета с борта летающего самолета посылают звуковую волну, отражение которой от земли (эхо) воспринимается аппаратом. Чувствительность принимающего аппарата настолько велика, что он отмечает расстояние от поверхности отражения (земли) с точностью до 10 см.

Высотомер, сконструированный специально для самолета, состоит из приемного аппарата и источника звука. Приемный аппарат с вертикальной шкалой и светящимся указателем пускается в действие посредством включения его в электрическую сеть. Электрический ток регулируется двумя реостатами

для получения двух различных скоростей зондирования высоты. Шкала прибора имеет две градуировки, одну — правую для



„Эхолот“. Прибор, производящий звук (взрыв пороха).



Отклонение светящейся точки показывает высоту полета. Шесть показаний высоты.

определения высоты от 0 до 25 м и другую — лезую от 0 до 100 м.

С момента включения прибора в сеть у нулевой черты появляется светящаяся белая точка, которая быстро бежит вверх и вниз между обеими градуировками и оставляет за собой

светящийся след, параллельный шкале, как только отправлены звуковые волны. Если высота полета больше 100 м или 35 м (смотря по тому, какой градуировкой пользуемся), то след остается все время прямолинейным и сохраняет параллельность шкале.

Если же самолет идет на высоте, меньшей 100 м (или 35 м), то от действия отраженного звука светящийся след точки прерывается и отклоняется в месте разрыва на некоторый угол от своего первоначального направления, которое восстанавливается лишь после нескольких колебаний. Прочтя деление против начала отклонения следа, получим по соответствующей градуировке высоту самолета над землей.

Вес всего прибора 2,2 кг, который может быть значительно уменьшен, если делать его из легких металлов. Размер 60×245×205 мм.

ПОСЛЕДНИЙ ПЕРЕЛЕТ 1927 г. ЧЕРЕЗ АТЛАНТИЧЕСКИЙ ОКЕАН

В середине октября прошлого года французские летчики перелетели Атлантический океан из Сен-Луи (Африка) в Наталь (Южная Америка) на самолете Бреге 19 с мотором Испан-Сюиза-600 л. с.

Бреге для дальних полетов не строил специального самолета, а лишь приспособлял из числа строящихся у него разведчиков, внося соответствующие изменения в конструкцию для того, чтобы самолет мог взять достаточное количество горючего.

Для трансатлантического перелета воспользовались тем же самым самолетом, на котором в 1926 году был дважды поставлен рекорд дальности полета без посадки: Париж—Омск—4 715 км и Париж—Джаск—5 396 км. Самолет имеет 400 часов полета и за это время налетал более 70 000 км.

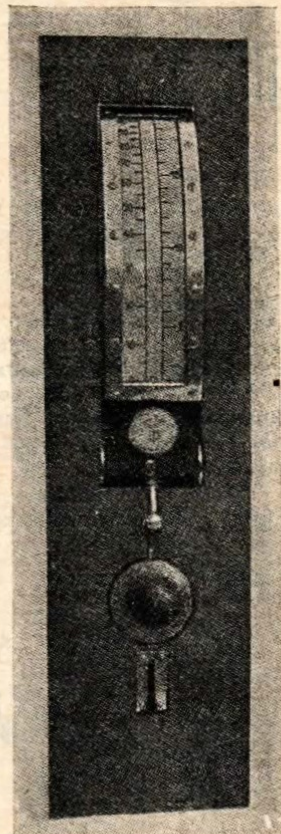
Первоначально самолет готовился для перелета Париж—Нью-Йорк, но впоследствии от северного пути отказались и разработали новый вариант — южный: Сен-Луи (Сенегал, Африка) — порт Наталь (Бразилия, Южная Америка), более подходящий по причинам метеорологическим и более короткий (3 200 км).

Необходимые переделки для осуществления столь грандиозной затеи состояли в следующем:

Баки. Объем баков для горючего увеличен так, что они вплотную примыкают к обшивке фюзеляжа; лонжероны фюзеляжа пропускаются сквозь

трубы, впаянные в баках (см. рис. стр. 52). Установлены добавочно два бака в верхнем крыле общей емкостью 380 л. Баки для масла, емкостью 120 л каждый, были расположены по бокам мотора.

Приспособления для быстрого опораживания баков имели автоматически закрывающиеся клапаны для того, чтобы исполь-



Шкала „Эхолота“.

зовать баки для поддержания самолета на воде, в случае вынужденной посадки в океане.

Крылья. Вырез, имеющийся в верхнем крыле серийного самолета, у рекордного закрыт; размах крыльев увеличен на



Фиг. 1.

1 м. Площадь крыльев от этого увеличивается на 2,4 м². Элероны не доходят до самого конца крыла, так как по произведенным испытаниям оказалось, что эффективность таких элеронов больше, чем у других, а, кроме того, они при работе не деформируют крыла и не вызывают больших давлений на ручку.

Фюзеляж. Кабинки летчика и пассажира отодвинулись назад, чтобы дать место центральному баку. Свободное место внутри фюзеляжа было заполнено баллонами с воздухом, для поддержания самолета на воде. Кроме того, было устроено специальное приспособление „морской костыль“ назначение которого состоит в том, чтобы воспрепятствовать капотированию самолета в момент, когда колеса врежутся в воду. В полете „морской костыль“ спрятан в хвосте фюзеляжа и выпускается наружу лишь по воле летчика. Приспособление состоит из небольшой деревянной бипланной коробки, присоединенной к концу фюзеляжа дюралюминиевыми трубками. Благодаря гидродинамическому действию воды коробка стремится зарыться в воду и тащит за собой хвост самолета.

Хвостовое оперение. Горизонтальное оперение увеличено, а вертикальное, кроме того, и видоизменено. Взята более выгодная аэродинамическая форма руля направления, площадь же киля увеличена на 0,75 м².

Шасси. Колеса и нижняя часть ног шасси укрыты в обтекателях.

Мотор. На самолете установлен мотор Испано, который при 2 000 об./м. развивает 640 л. с.

Трансатлантический Брегэ — Испано при вылете из Парижа в Сен-Луи

весил 4 250 кг, вместо предполагавшихся для перелета Париж — Нью-Йорк 5 000 кг.

Горючего было взято 2 700 л, из них 2 300 л чистого бензина и 400 л смеси бензола (20%) и бензина (80%). Запас масла составлял 160 л.

В полезную нагрузку, кроме экипажа с парашютами, радио, резиновых лодок, и запчастей для самолета и мотора, входили также 150 кг почты, порученной Косту и Лебри для доставки в Рио де Жанейро и Буэнос Айрес.

Вообще говоря, они могли бы взять еще 800 кг груза, но так как этот самолет является лишь переделькой серийного разведчика, то в фюзеляже не нашли места для такого количества груза.

Старт был дан в Париже 10 октября утром, и через 26 часов 15 мин. самолет опустился в Сен-Луи, пройдя 4 350 км со средней скоростью 165 км/час.

14 октября Кост и Лебри вылетели из Сен-Луи в Бразилию и благополучно сели в Наталь после 18 ч. 10 м. полета. На этом этапе 3200 км были пройдены над океаном.

Старт был дан в Париже 10 октября утром, и через 26 часов 15 мин. самолет опустился в Сен-Луи, пройдя 4 350 км со средней скоростью 165 км/час.

14 октября Кост и Лебри вылетели из Сен-Луи в Бразилию и благополучно сели в Наталь после 18 ч. 10 м. полета. На этом этапе 3200 км были пройдены над океаном.

Старт был дан в Париже 10 октября утром, и через 26 часов 15 мин. самолет опустился в Сен-Луи, пройдя 4 350 км со средней скоростью 165 км/час.

О ПЕРЕВЕРНУТОМ ПОЛЕТЕ

В воздушных боях прошлой войны победа находилась в руках того летчика, который мог держать свою машину в самых

странных положениях. Говорят, что Гинемер (французский „ас“ в ожесточенном бою обошел своего противника немца, сделал полупетлю вверх и сшиб его, хотя и сам летел в это время вниз головой.

Немецкий летчик Иммельман атаковывал своих врагов всегда на петле с переворотом; эта фигура известна у нас под названием „Иммельмана“.

Фигурный полет диктуется не только одними военными соображениями, а и другими, имеющими общий интерес, из которых отметим три главных.

1. Хорошо и чисто выполненная эволюция представляет очно красивое зрелище.

2. Фигурный полет является одним из видов спорта, когда человек и машина сливаются в одно существо: и ги и руль направления, правая рука и элероны и руль глубины; левая рука управляет газом и зажиганием; глаза следят за показанием почти десятка приборов, а ухо слушает рокот мотора.

Но альфа и омега — начало и конец — искусства летать заключаются в ощущении — „чутье“, — не поддающемся описанию, состоящем в непрестанном сосредоточении всех сил и дарований. Летать, это — „чувствовать“.

Теперь перейдем к третьему доводу.

„Воздушная акробатика“, как некоторые называют фигурный полет, способствует укоренению среди населения мысли о безопасности полета на самолете.

Перевернутый полет и новые фигуры

Имея в виду особую важность фигурного полета как военной, так и с чисто спортивной точки зрения, мы даем наиболее характерные отрывки из большой статьи немецкого летчика Физелера, специализировавшегося на перевернутом полете.

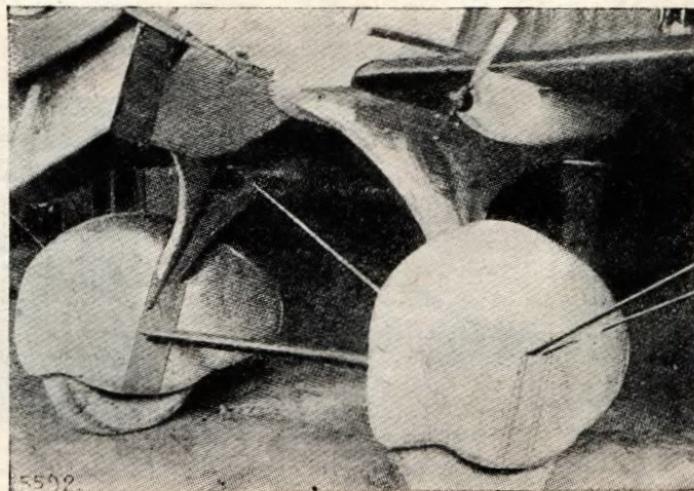
Перевернутый полет интересен тем, что он таит в себе широкие возможности в отношении использования его для построения новых фигур.

Физелер указывает, что все свои новые фигуры он предварительно разбирал во всех деталях на земле с моделью самолета и, только заучив твердо все движения рулями, пытался воспроизвести незнакомую фигуру в воздухе.

Особенно тщательно он готовился ко всяким эволюциям, связанным с перевернутым положением.

О перевернутом полете он говорит, что в начале своих опытов он не чувствовал вовсе скорости.

„Это было очень опасно, особенно имея в виду возможность легко перейти в перевернутый штопор. Всем хорошо известно, что давление на ручку возрастает со скоростью, и первое время я получал представление о скорости именно благодаря давлению на ручку...“



Колеса Брегэ 19, покрыты обтекателями.

„Так как я знал, что рискую рано или поздно свалиться в перевернутый штопор, то я заранее проанализировал различные способы, которые могли бы помочь мне выйти из такого

положения. Главная опасность перевернутого штопора заключается в том, что здесь все движения рулями и элеронами совершенно обратны тем, какими летчик привык пользоваться для выхода из обычного штопора...

Как уже было сказано раньше, в перевернутом полете очень важно чувствовать скорость, и поэтому очень много помогает способ привязывания летчика.

При слабо затянутых ремнях Физелер чувствовал себя неуверенно, а однажды при неожиданном крене он соскользнул с сиденья и на некоторое

время потерял управление. Физелер после этого стал так туго затягивать плечевые ремни, что в нормальном полете они сильно давили на плечи. Кроме того, он ввел добавочный ремень, которым крепко привязывался к сиденью. Благодаря таким драконовским привязям управление самолетом в перевернутом положении стало много проще и легче.

Физелер привязывал также и ноги к педалям, если предполагал лететь вниз головой продолжительное время, так как в противном случае ноги соскальзывали.

«Как управлять самолетом в перевернутом полете, легче будет каждому летчику представить, чем описать. На всяких режимах рули и элероны работают обратно, управление руля направления не меняется, если смотреть с пилотского места, а меняется лишь направление полета».

«Все три органа управления работают эффективно и в перевернутом полете, если только скорость полета достаточна для поддержания самолета».

Физелер начинал свои опытные полеты вниз головой с коротких промежутков, дошел постепенно до 3-х минут. В таких продолжительных случаях полета мотор чаще всего останавливался, и сам лет, собственно говоря, не летел, а только планировал, снижаясь с большей вдвое скоростью, примерно, чем нормально. Последнее происходит в силу того, что под'емная сила перевернутого крыла недостаточно велика.

В целях увеличения продолжительности полета, Физелер поставил новую проводку для питания и смазывания мотора в полете вверх колесами, и в настоящее время летает от 4 до 6 минут, не ощущая каких-либо болезненных явлений, и только сильную усталость, как, например, после полета из Кельна в Бонн (продолжительностью 17 минут). Он говорит, чувствовал себя так, словно прошел непрерывно 10 часов. «Как только я вылез из машины, я чуть не упал, если бы не поддержали встречавшие меня».

Перевернутая мертвая петля и обратная мертвая петля

Под перевернутой петлей мы понимаем такую эволюцию, когда летчик выходит на петлю вверх и выходит из нее, находясь в перевернутом положении вместе с самолетом. Мертвую петлю вниз, начинающуюся с пикирования, мы будем называть обратной петлей, а такую же петлю, но на само-

его самым убедительным образом, сделав перевернутую петлю, на своем 80-сильном самолете „Швальбе“. Правда, и до Физелера американскому летчику Дулитлю только один раз удалось, после многократных попыток, сделать перевернутую петлю. Последствия от прилива крови к голове были настолько серьезны, что Дулитль принужден был лечь в госпиталь и по своему выздоровлении заявил, что отказывается от дальнейших попыток сделать перевернутую петлю.

Физелер, которому этот факт был известен, полагает, что основную причину чрезмерного прилива крови надо искать в неподходящем для такой эволюции 450 л. с. самолете. Может быть также, что Дулитль не принял мер предосторожности, чтобы привязаться потуже, идя в перевернутую петлю, как это делает летчик Физелер.

Физелер подходил к перевернутой петле с большой осторожностью и, несмотря на то, что имел уже некоторый опыт по перевернутому полету, он все же не решался делать петлю сразу и разбил ее для изучения на две части.

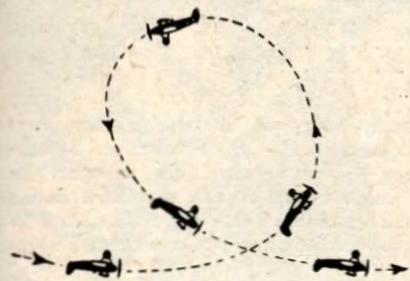
Сначала он пробовал неоднократно сделать первую половину эволюции. Сперва с выключенным мотором, затем на половинном газе и, наконец, с полным дросселем. Учитывая возможность разгона мотора, а от этого поломки винта, он открывал полный дроссель лишь для того, чтобы вытянуть самолет только в конце полупетли.

Вообще он принял за правило анализировать на земле каждую эволюцию до мелочей, выявляя вероятные затруднительные положения, которые могут при этом возникнуть и разрабатывая мероприятия, необходимые для того, чтобы из таких положений выйти благополучно.

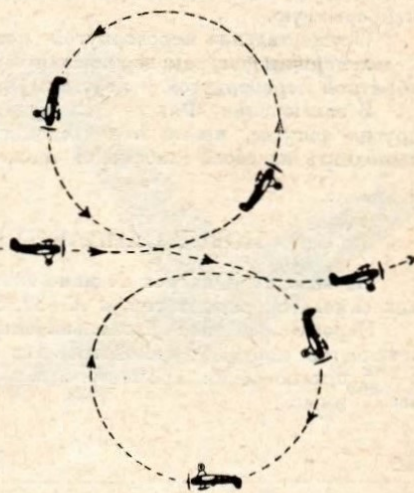
Зная вполне определенно, как ведет себя машина на разных скоростях, зная давления на ручку и, наконец, свои ощущения, Физелер пробует сделать вторую половину перевернутой петли, совершенно независимо от первой.

Вначале это ему не удавалось, так как самолет при выходе из петли или сваливался на крыло, или же сползал вниз на хвосте. Причинами неудач были — недостаточная скорость разгона и неправильное положение рулей.

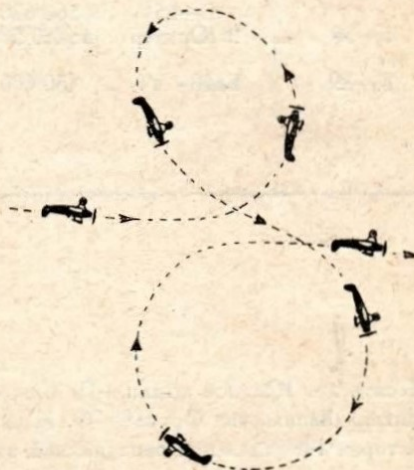
Труднее всего оказалось поставить правильно рули, так как при задираннии машины вверх давление на ручку моментально прекращалось хотя скорость была достаточной и в аналогичных условиях на нормальной петле давление на ручку было бы. Этот факт следует объяснить аэродинамическими особенностями Физелеровского самолета.



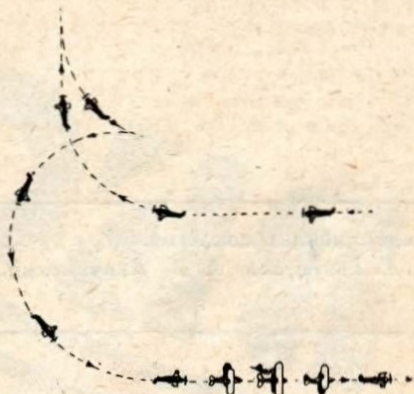
Фиг. 5.



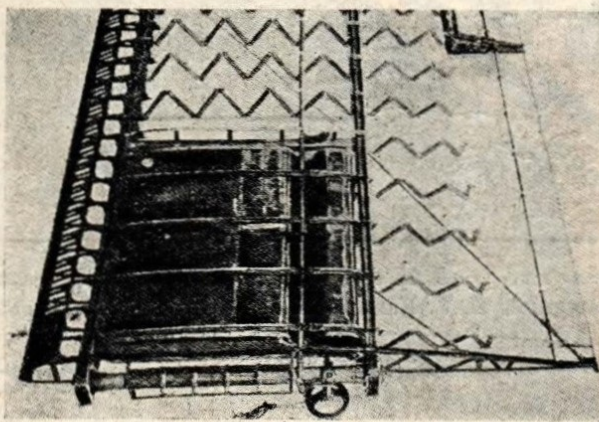
Фиг. 6.



Фиг. 7.



Фиг. 8.



Крыло трансатлантического Бреге с добавочным баком.

лете вверх колесами, — обратной перевернутой петлей. Среди летчиков утвердилось мнение, что перевернутая петля является невыполнимой фигурой, пока Физелер не опроверг

В конце-концов ему удалось найти нужный угол поворота рулей, и вторая перевернутая полупетля была сделана. Сложив обе половины, он получил замкнутую перевернутую петлю вначале с небольшим промежутком между половинками, а потом и непрерывную.

Осуществление перевернутой петли послужило ступенью к дальнейшим фигурам: вертикальной восьмерке, обратной петле, обратной перевернутой и перевернутой восьмерке.

В заключение Физелер сообщает, что им разработаны и другие фигуры, кроме перечисленных, но ему не удалось их выполнить на своей слабенькой машине.

Г. ЗНАМЕНСКИЙ

НОВЫЕ САМОЛЕТЫ ЮНКЕРСА.

На заводах Юнкерса недавно закончена постройка нескольких самолетов разных типов: А-32, S-36 и К-39.

Первые два типа предназначены для гражданских целей, в качестве почтовых самолетов, или быстроходных грузовозов; S-36 приспособлен, кроме того, для фоторазведки. Его полетные данные.

Скорость у земли 227 км/час.
 „ на 2 000 228 „
 Крейсерская 175 „
 Время под'ема:
 На 1 000 м 2,6 мин.
 „ 2 000 „ 5,7 „
 „ 6 000 „ 28,3 „
 Потолок 7 160 м.

Третий самолет военный, построен в Швеции на заводе „Флугиндустри“. Экипаж самолета К-39 состоит из 3 человек; вооружение составляет — 5 пулеметов, из которых два стреляют через винт, 2 — спарены на турели в задней кабине у пулеметчика и 1 — в башне наблюдателя, опускающейся для стрельбы под хвост. Назначение самолета — многоместный истребитель.

Летные данные самолета А-32 такие:

Скорость при полной нагрузке . . . 218—230 км/ч;
 Крейсерская 190 „
 Потолок 5 800 м
 Время под'ема на 5 000 м 38 мин.

Основные размеры и данные самолетов

Тип	Мотор	Мощность	Размах в м	Длина в м	Высота в м	Площадь крыльев в м ²	Вес пустого в кг	Поднимаемый груз в кг	Полный вес в кг	Нагрузка на 1 л. с. в кг	Нагрузка на м ² в кг
А-32	Юнкерс L-55 . .	560/620	18	11	4,50	40,20	2.110	1.300	3.410	5,50	85
S-36	2 Юпитер .	по 480/580	19,3	11,4	4,8	47,2	2.540	1.060	3.600	3,4	76
К-39	БМВ-VI .	450/600	17,85	11,10	—	40,20	1.860	865	2.725	6/4,5	68

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.		Стр.
Десять лет Красной армии.—П. Баранов	3	Прошлое и настоящее.—С. Хорьков	34
Михаил Васильевич Фрунзе.—Ф. Новицкий	5	Морская авиация в 1918—20 гг.—Д. Мусселиус	36
История I-й отдельной авиационной эскадрилии	10	Школы воздушного флота за 10 лет.—К. Капустян . . .	38
Организация Красного воздушного флота за 10 лет. —В. Хрипин	12	Мировая коммерческая авиация.—К. Попов	42
На Восточном фронте.—А. Шиуков	18	Гражданская авиация у нас.—В. Ксандров	46
Из боевого опыта 41-го Авиаотряда на Восточном фронте. —Н. М. Л.	26	Из опыта прошлого.—С. Хорьков	51
Боевая работа 48-го авиаотряда особого назначения.—И. Се- лезнев	29	Хроника и корреспонденция	
		За рубежом	53

Редакционная коллегия: Председатель и ответственный редактор — Я. И. Алкснис. Члены: П. С. Дубенский, А. Г. Евстафьев, А. Н. Лапчинский, С. А. Меженинов, И. И. Петрожицкий, И. У. Павлов, Н. М. Тулузов, С. Г. Хорьков, В. В. Хрипин.

Технический Редактор Д. П. Татиев